11e Année ✐ N° 525 — 50 centimes — 10 Octobre 1908 ✐ Tous les Samedi

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce Numéro :

WILBUR WRIGHT VOLE 55 minutes AVEC UN PASSAGER
Le Prix du Conseil Municipal ✐ Les Expériences de Farman

LES ROIS AU VOLANT

S. M. Alphonse XIII au volant d'une 12-chevaux 4 cylindres

Publications Pierre LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: ÉDITIONS D'ART
90, aven. des Champs-Élysées et 9, aven. de l'Opéra

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

La Semaine Comique,

DÉSESPOIR D'ORIENT

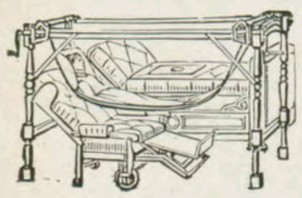
— Toutes ces dames du Harem qui font de la bicyclette et de l'auto... où allons-nous, bon Allah ! où allons-nous ?

PRENEZ GARDE, Madame

Vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE**
1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de **10f.**
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.* —

PARFUM POMPEÏA — L.T. PIVER PARIS

NOUVEAU BANDAGE
Accepté à la Société de Chirurgie de Paris.
Le *seul* recommandé par tous les médecins et chirurgiens. Cet appareil en forme d'arbalète est *invisible* sur le corps, supprime le ressort du *dos* et le *sous-cuisse*. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante, il fait disparaître la hernie et mène à la guérison. Méfiez-vous des contrefaçons et n'achetez pas de bandage sans vous en faire *garantir la contention*. Envoi du catalogue. **MEYRIGNAC**, fabricant, **229**, Rue Saint-Honoré, Paris.



LIT MÉCANIQUE DUPONT
10, Rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
TÉLÉPHONE 818-67
Envoi Franco du Catalogue
Aucune Succursale

Lire *FEMINA*
15 OCTOBRE
Numéro de MODES

LA LAMPE TANTALE
est la plus ROBUSTE

LA LAMPE TANTALE
est la plus ÉCONOMIQUE
et la moins Chère

LA LAMPE TANTALE
fonctionne en Dérivation
et dans toutes les positions

LA LAMPE TANTALE
dure 800 heures en moyenne

LA LAMPE TANTALE
donne une lumière très blanche

LA LAMPE TANTALE
se fait en tous voltages
de 25 à 35 volts et de 50 à 220 volts
Prix : 16, 25, 32 bougies à **3** fr **25** la lampe
50 » à **4** fr. » la lampe

220 volts Dernière création **5 FR.**
32 et 50 bougies

LES **2** **MILLIONS** de Lampes Tantale fonctionnant en France affirment son succès

Envoi franco des catalogues et prospectus des Spécialités des Établissements Paz et Silva. Lampes Tantale, Phéro-phones. (Téléphonie privée.) **Bandes souples, Lampes à pointes, Illuminations, Enseignes lumineuses, Stérilisateurs Otto pour l'eau et l'air, préventifs de la fièvre typhoïde et du choléra.**

Breveté S. G. D. G.
Licence
Rousselle et Tournaire

Envoi franco gare destinataire contre mandat-poste
En passant commande indiquer voltage exact et intensité

ÉTABLISSEMENTS PAZ ET SILVA
55, Rue Sainte-Anne, Paris
et chez tous les Électriciens

Chemins de fer d'Orléans. — Avis aux chasseurs.

La Compagnie d'Orléans a décidé que, jusqu'à la fermeture de la chasse dans le Loiret et le Loir-et-Cher, le train 40, partant de Vierzon à 7 h. 42 du soir, s'arrêtera à *Nouan-le-Fuselier* les dimanches, lundis, les jours fériés et lendemains de jours fériés.

D'autre part :

(*A*) Le train 306, qui circule sur la ligne d'Etampes à Beaune-la-Rolande s'arrêtera à la station d'*Ascoux* les dimanches et jours fériés.

(*B*) Le train 43-439 de cette même ligne, partant de Paris-Quai d'Orsay à 6 h. 35 du soir, s'arrêtera à la station de *Villemurlin*, les samedis et veilles de jours fériés.

WAGON-RESTAURANT

Jusqu'à la fermeture de la chasse un Wagon-Restaurant circulera sur la section de Paris-Vierzon.

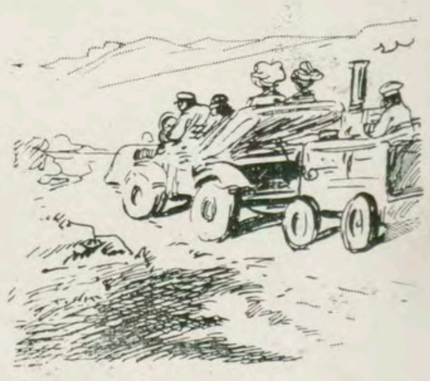
1° Dans le sens de Paris-Vierzon.

Le samedi de chaque semaine et les 31 octobre, 24 et 31 décembre, dans le train 199, partant de Paris-Quai d'Orsay à 7 h. 10 du soir.

2° Dans le sens de Vierzon-Paris.

Le dimanche de chaque semaine, les 1er novembre, 25 décembre et 1er janvier, dans le train 114, partant de Vierzon à 6 h. 52 du s.

par Henriot.



Les autos se faisant suivre d'une cuisine roulante pour qu'on puisse déjeuner convenablement pendant les pannes.

Chemin de fer de l'Ouest.— *Pour nos enfant*

Nous avons déjà signalé à l'attention de voyageurs et touristes les guides, livrets e albums publiés sur la Normandie et la Bretagne par la Compagnie de l'Ouest.

Ces publications ne s'adressant qu'aux grandes personnes, la Compagnie de l'Ouest a pensé être agréable aux enfants en faisant établir, exclusivement à leur intention et comme souvenir de voyage, un Livret-aquarelle de costumes et paysages bretons.

Ce Livret-aquarelle comprend 8 gravures en couleurs, chacune reproduite, en esquisse au trait noir, sur la page mobile qui lui fait vis-à-vis et que les enfants peuvent expédier comme carte postale, après l'avoir coloriée suivant le modèle ; plusieurs chansons (paroles et musique) choisies parmi les œuvres du barde breton Botrel, et enfin quelques renseignements géographiques.

Le Livret-aquarelle de la Bretagne se trouve dans les bibliothèques des gares du réseau de l'Ouest ou est adressé franco à domicile contre l'envoi de sa valeur (0 fr. 60) en timbres-poste au service de la Publicité de la Compagnie, 20, rue de Rome, Paris.

Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, *de Paris aux ports au-delà de Suez, ou vice-versa.*

Les voyageurs partant de Paris à destination des ports au-delà de Suez ou inversement, peuvent obtenir conjointement avec leurs billets d'aller et retour de passage de ou pour Marseille, des billets d'aller et retour de Paris à Marseille ou vice-versa, valables un an, aux prix suivants :

De Paris à Marseille ou vice-versa (viâ Dijon-Lyon, ou Nevers-Lyon, ou Nevers-Clermont) :

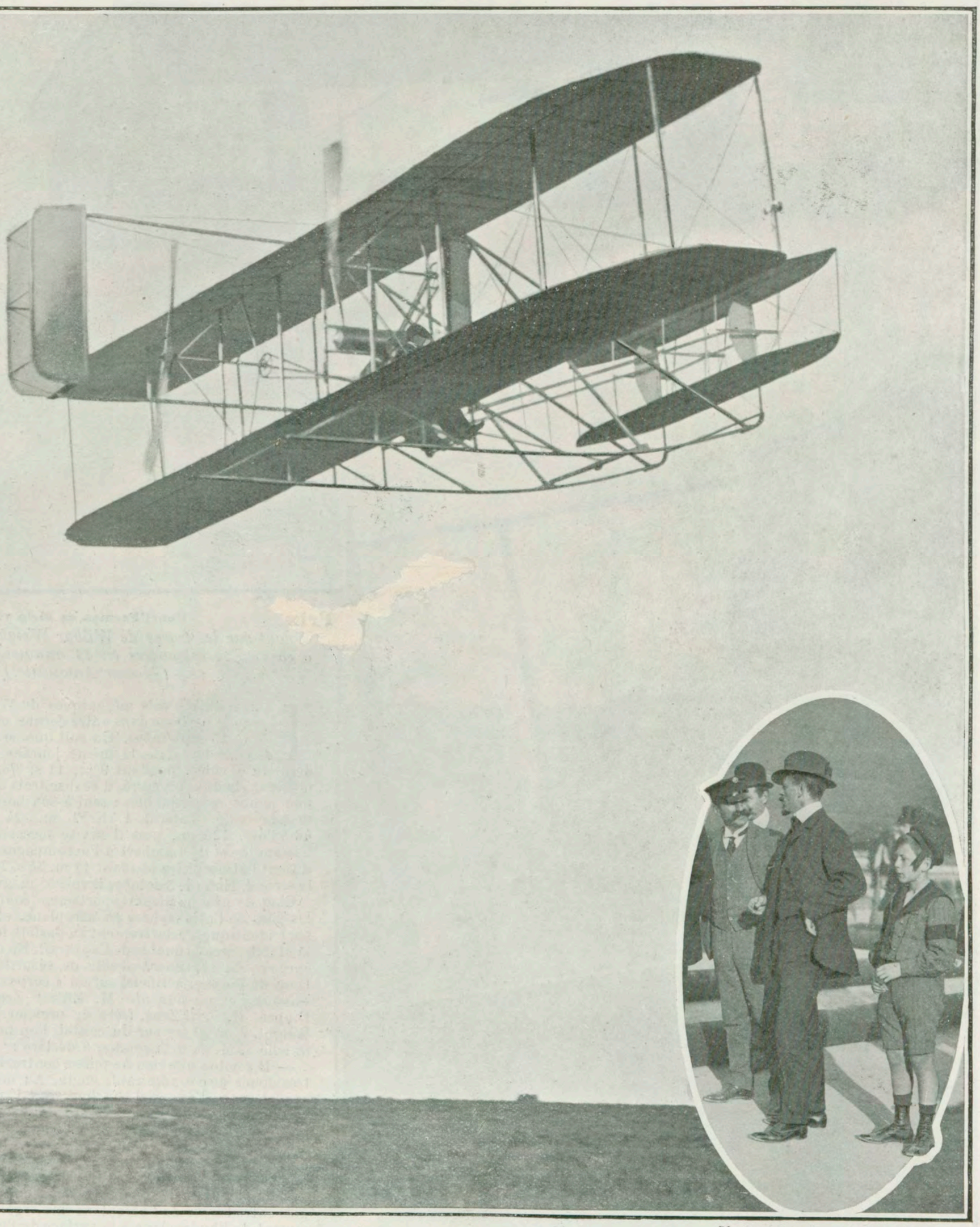
1re classe : 144 fr. 80 ; 2e classe : 104 fr. 25 ; 3e classe : 67 fr. 95.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ——— 24 fr.
Etranger ——— 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

10 Octobre 1908 — N° 525
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 523-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITE :
Pages d'Annonces, la ligne ——— 2 fr.
La page ——— 600 fr.
Encartage ——— 750 fr.



Photographie de notre envoyé spécial.

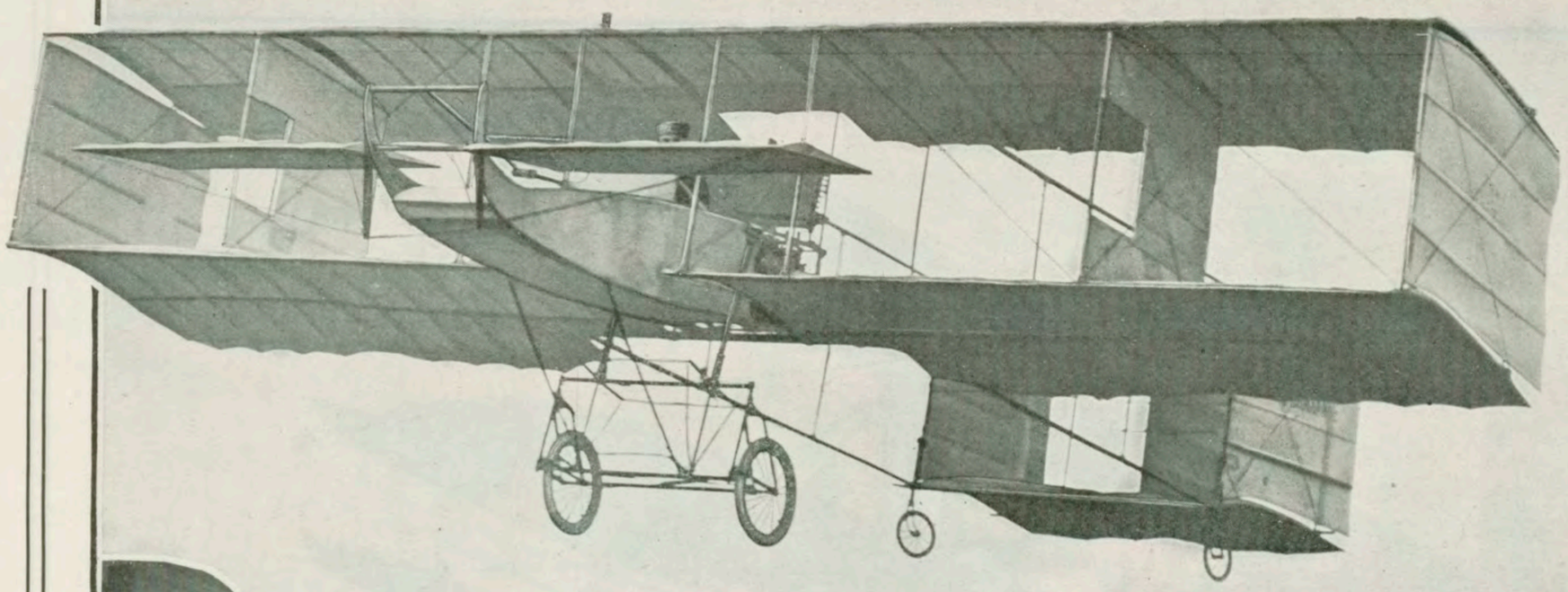
LE RECORD DU MONDE EN AÉROPLANE AVEC UN PASSAGER

Le 3 septembre, Wilbur Wright a de nouveau stupéfié le monde, en accomplissant une envolée splendide. Il a battu, et de loin, le record de la durée en aéroplane, monté par deux passagers. Ayant pris notre excellent confrère Frantz Reichel à bord de son oiseau, Wilbur Wright accomplit un vol de 55 m. 37 s. 2/5. L'ancien record, qui appartenait également à Wilbur, n'était que de 11 m. 34 s. La distance couverte fut d'environ 56 kilomètres. En bas, Frantz Reichel et son fils. Notre confrère, après avoir connu les sensations provoquées par l'aéroplane, a pris part, le lendemain, au Grand Prix de l'Aéro-Club comme passager.

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays.
Published on october 10. Privilege of Copyright in the United States reserved under the Act approved march 3rd 1905, by Pierre Lafitte.

DU CAMP d'AUVOURS AU CAMP de CHALONS

Henri Farman est allé s'établir au camp de Châlons, à Mourmelon. Il a trouvé là un terrain propice aux expériences d'aviation et il y a accompli de belles performances qui n'égalent cependant point celles des Wright.



Henri Farman en plein vol.

Volant sur les traces de Wilbur Wright, Henri Farman a couvert 42 kilomètres en 43 minutes, le 29 septembre. (Moteur Antoinette.)

L'hélice !

Le fidèle mécanicien d'Henri Farman, Maurice Herbster, jette un dernier coup d'œil sur l'hélice de l'aéroplane du recordman de la vitesse.

Les derniers vols mécaniques de Wilbur Wright, dont nous parlions dans notre dernier numéro, s'arrêtaient au 25 septembre. On sait que ce jour-là il s'envola trois fois dans la même journée, enlevant dans sa dernière envolée, pendant 9 m. 11 s. 3/5, M. Paul Zens. De nouveau, le 28 septembre, il réalise trois autres performances non moins remarquables : seul à son bord, le recordman du monde vole d'abord 1 h. 7 m. 24 s. 4/5, couvrant 48 kilom. 120 m., puis il invite successivement MM. Paul Tissandier et de Lambert à l'accompagner. Avec le premier, il tient l'atmosphère pendant 11 m. 35 s. 2/5 et 7 m. 15 s. avec le second. Enfin le 3 octobre il vole 55 m. avec Frantz Reichel.

Cinq de nos meilleurs sportsmen connaissent donc déjà les joies de l'atmosphère en aéroplane, et leurs déclarations sont identiques, relativement au parfait fonctionnement et à la stabilité remarquable de l'appareil. En outre, chacun d'eux éprouva un sentiment absolu de sécurité durant les évolutions de l'oiseau artificiel sur un « corps solide transparent », suivant l'expression de M. Ernest Zens (16 septembre). D'après M. Paul Zens, frère du premier passager de Wilbur Wright, « on glisse sur du cristal, l'on boit de l'eau pure et fraîche ». M. Paul Tissandier a déclaré :

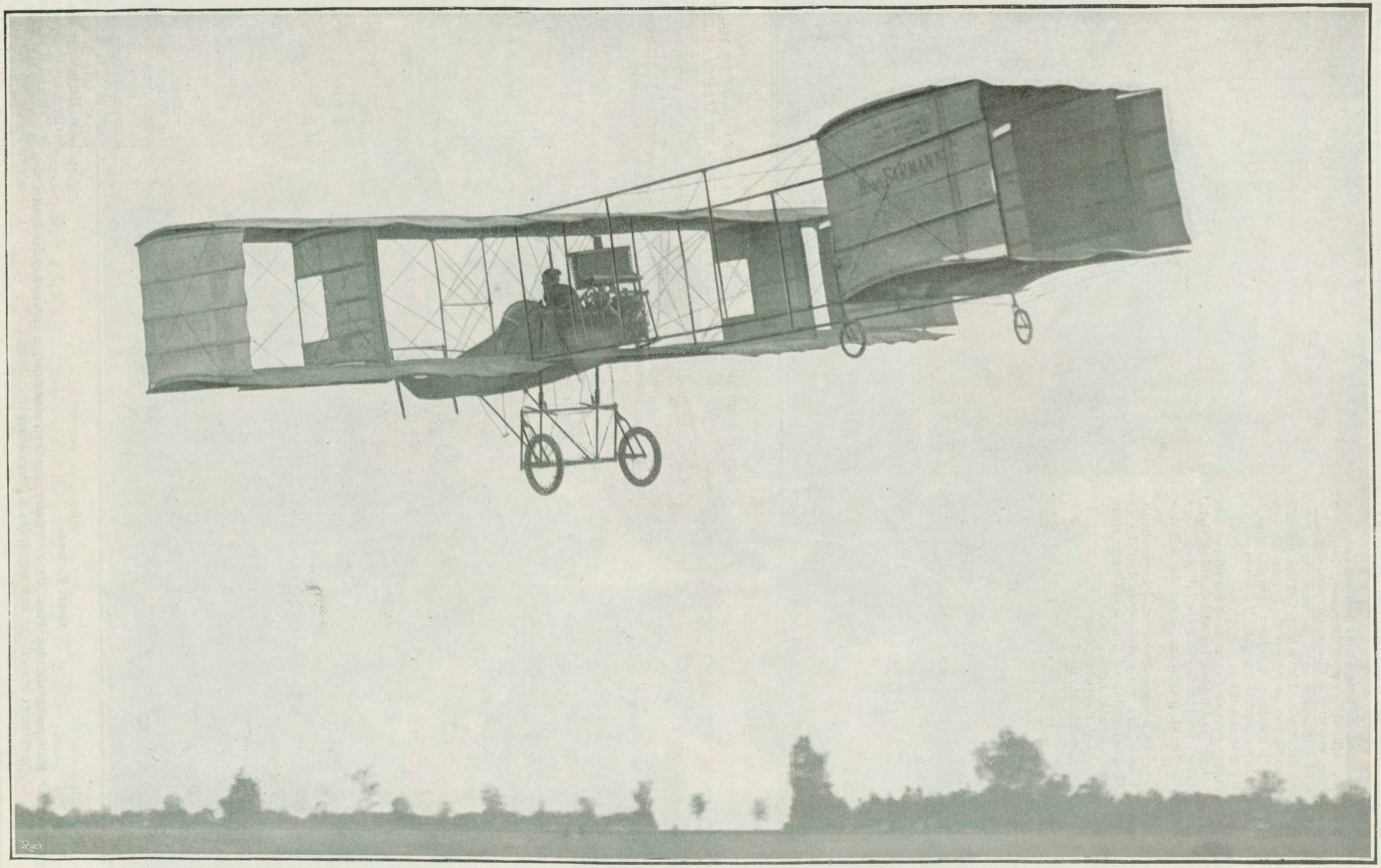
— Il semble que rien ne puisse contrarier la marche légère, très douce de cet admirable engin. Au moment de l'atterrissage, lorsque l'appareil s'incline sous l'action du gouvernail de plongée, la vitesse paraît se doubler, la terre file, très vite, puis brusquement s'arrête, tandis que les patins glissent sur le sol. J'ai éprouvé un charme inexprimable, dans lequel domine l'idée, je pourrais dire la certitude, que nul danger ne menace l'aviateur.

Enfin, le comte de Lambert a remarqué de frappantes analogies entre l'essor de l'aéroplane immergé dans l'air et le glissement de l'hydroplane à la surface de l'eau.

Le grand vol du 28 septembre ne fut interrompu que par l'insuffisance de la provision d'huile. Quoi qu'il en soit, par suite de cette performance, Wilbur Wright est devenu, le 30 septembre, au coucher du soleil, détenteur définitif du prix de 5.000 francs de la Commission d'aviation de l'Aéro-Club de France. D'autre part, dans sa dernière séance, le Comité de la puissante Société d'encouragement à la locomotion aérienne a décidé d'offrir aux aviateurs américains sa grande

La Vie au Grand Air

LES ENVOLÉES D'HENRI FARMAN



HENRI FARMAN BAT LE RECORD DE LA VITESSE

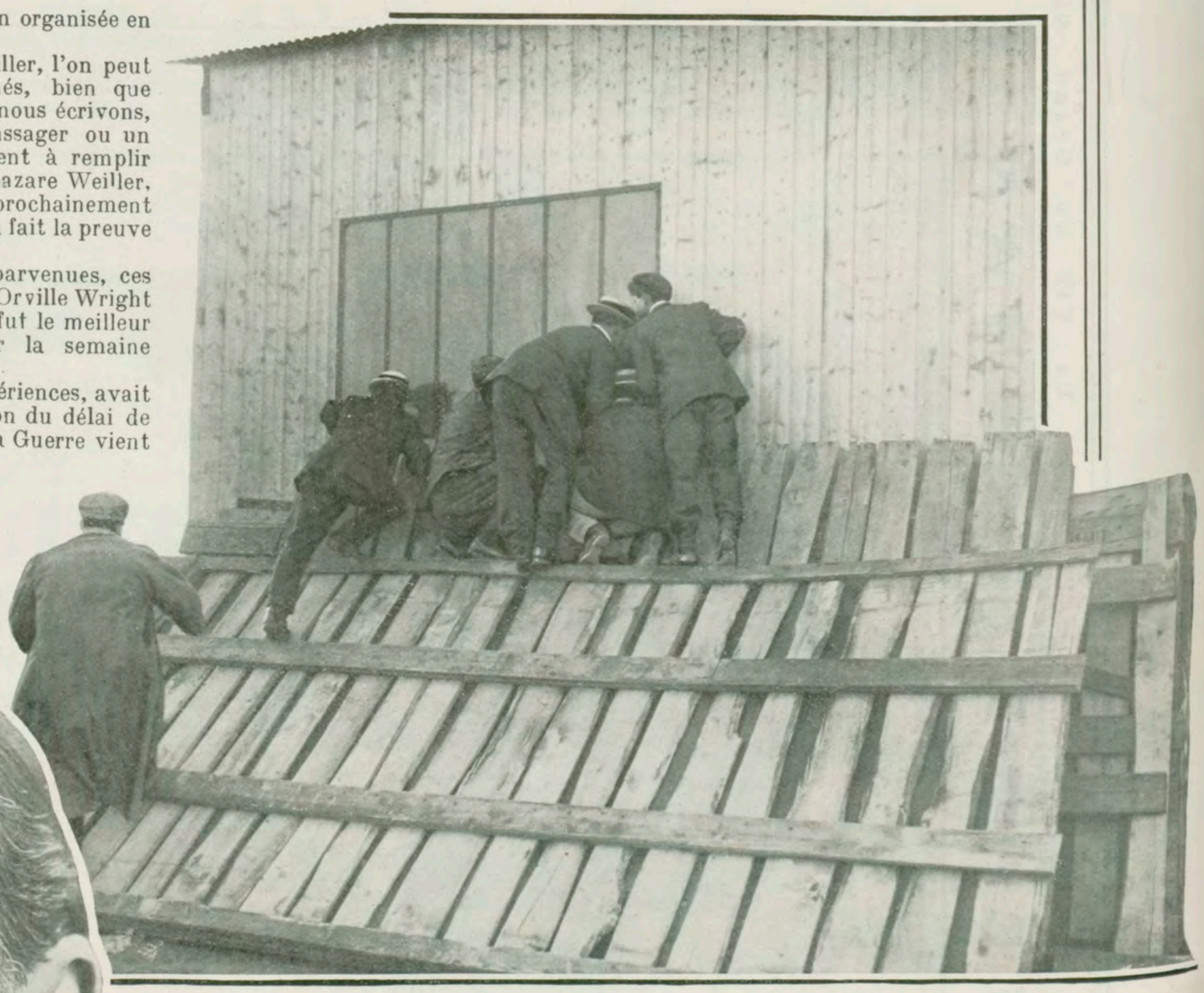
Henri Farman, abandonnant définitivement le peu hospitalier champ de manœuvres d'Issy-les-Moulineaux, a élu domicile au camp de Châlons, à Mourmelon. Là, il s'est tout de suite distingué par des vols, qui, quoique laissant debout les records de Wilbur et d'Orville Wright, n'en sont pas moins magnifiques. Le 29 septembre, il couvrait en 43 minutes la distance de 42 kilomètres, et le 30 septembre il ne pouvait pas dépasser 35 m. 36 s., couvrant 34 kilomètres. C'est donc à Wilbur Wright qu'est revenu le prix de 5.000 francs offert par la commission d'aviation de l'Aéro-Club à l'aviateur ayant effectué le plus long vol. Le dernier délai était le 30 septembre.

médaille d'or qui leur sera remise lors d'une réception organisée en leur honneur.

En ce qui concerne l'exécution du programme Weiller, l'on peut déjà considérer les essais officiels comme terminés, bien que Wilbur Wright n'ait encore exécuté, à l'heure où nous écrivons, qu'un des deux vols de 50 kilomètres avec un passager ou un sac de 60 kilos qu'il doit accomplir. L'aviateur tient à remplir son programme, mais le comité, représenté par M. Lazare Weiller, se déclare déjà satisfait. L'aviateur touchera prochainement 500.000 francs en échange de ses brevets français. Il a fait la preuve de ce qu'il avait avancé il y a trois ans !

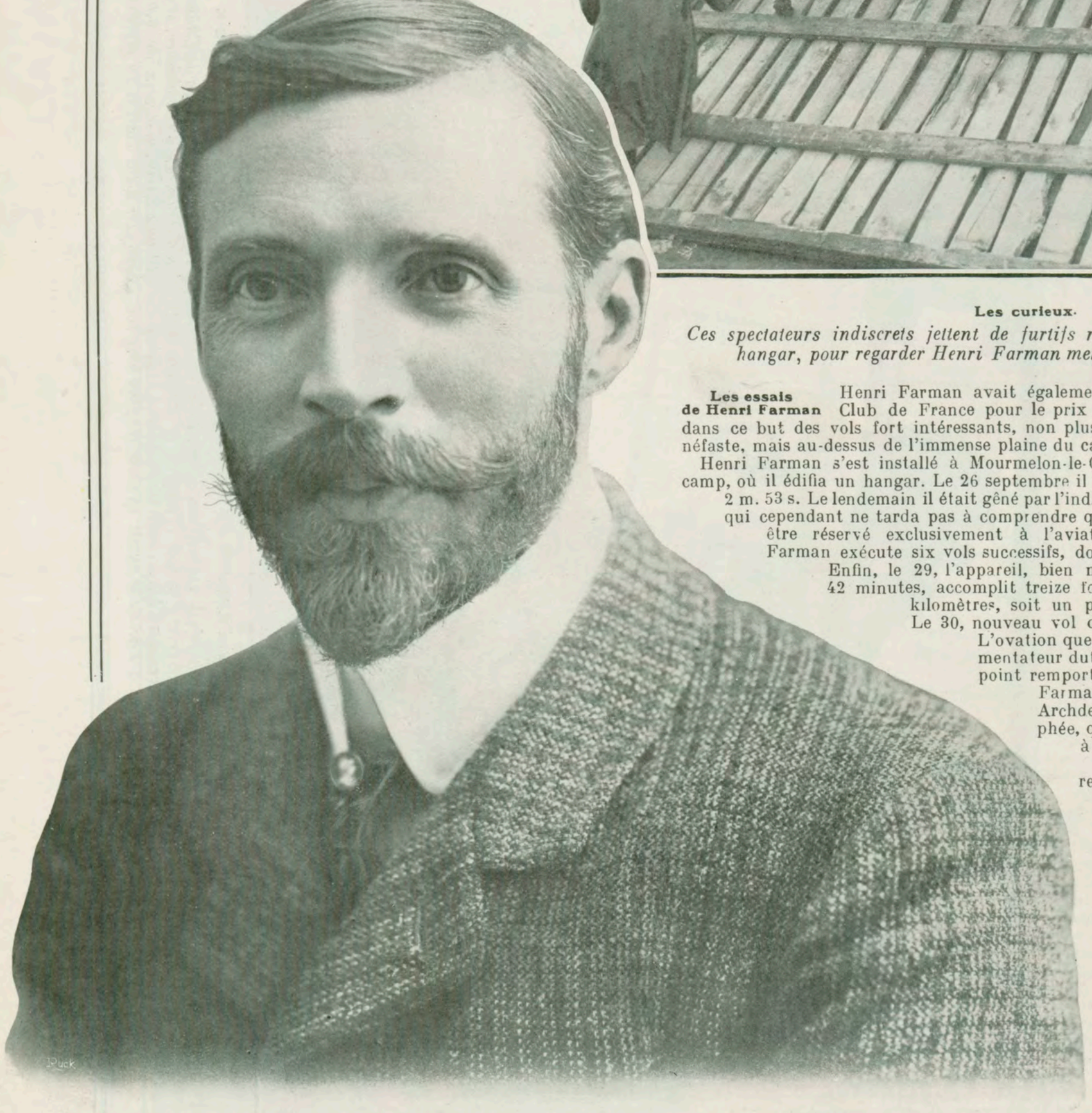
Le rétablissement d'Orville Wright De bonnes nouvelles nous sont parvenues, ces jours-ci, de Washington. L'état d'Orville Wright est notablement amélioré. Le triomphe de son frère fut le meilleur médecin. On espère même qu'il pourra se lever la semaine prochaine.

Orville Wright, qui ne songe qu'à reprendre ses expériences, avait sollicité du gouvernement américain une prolongation du délai de livraison de son appareil. Or, le secrétaire d'Etat à la Guerre vient de lui accorder un supplément de neuf mois, délai plus que suffisant à l'exécution des conditions imposées par le *Signal Corps*, conditions dont nos lecteurs connaissent le détail.



Les curieux.

Ces spectateurs indiscrets jettent de furtifs regards à travers les vitres du hangar, pour regarder Henri Farman mettre son appareil au point.



Henri Farman.

Le sympathique aviateur franco-anglais, qui vient de reprendre son entraînement, a prouvé qu'il était vraiment le meilleur homme après les frères Wright.

Les essais de Henri Farman Henri Farman avait également pris ses inscriptions à l'Aéro-Club de France pour le prix de la Commission. Il a accompli dans ce but des vols fort intéressants, non plus à Issy-les-Moulineaux, cuvette néfaste, mais au-dessus de l'immense plaine du camp de Châlons.

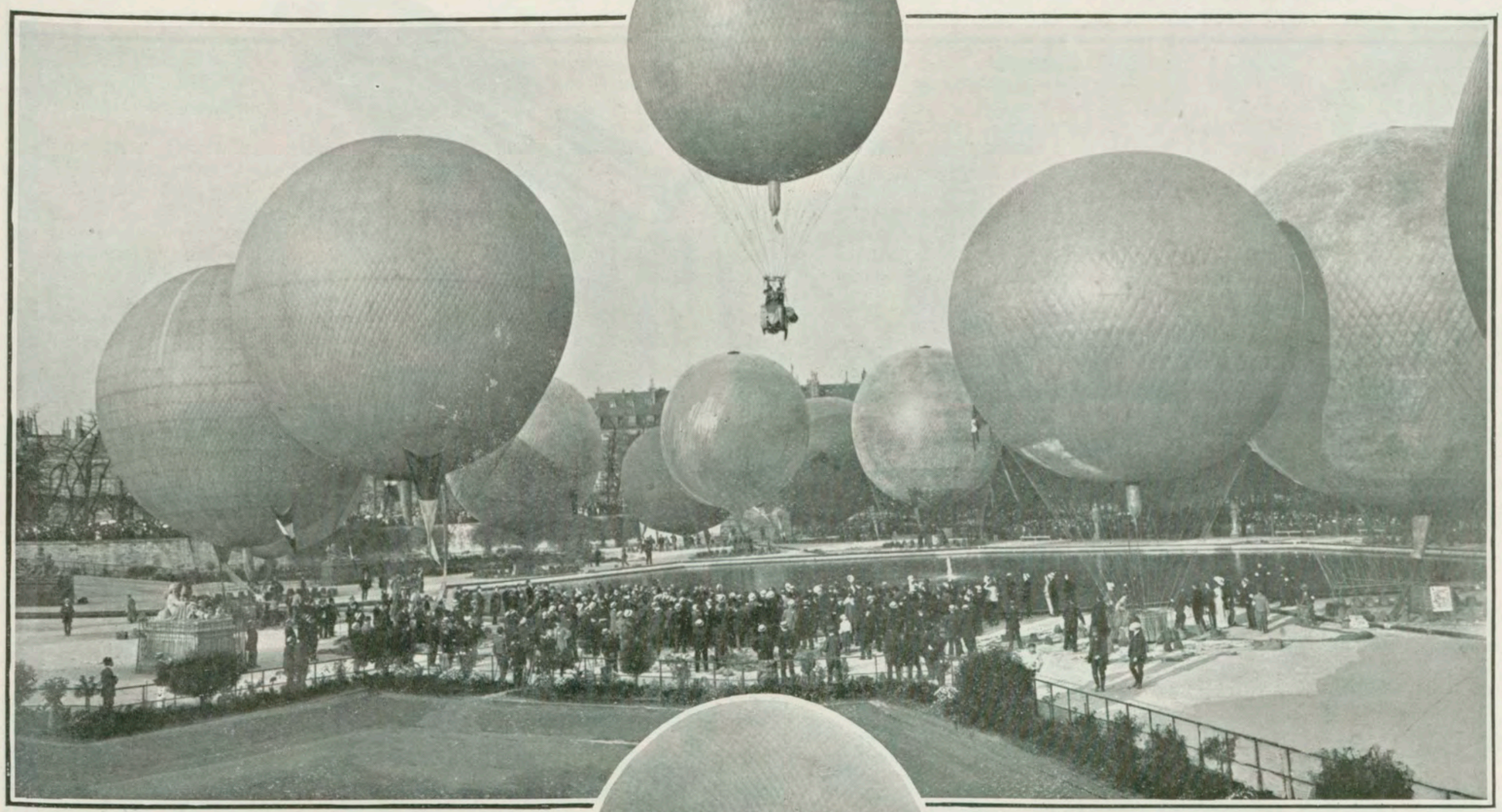
Henri Farman s'est installé à Mourmelon-le-Grand, à la limite sud-ouest du camp, où il édifia un hangar. Le 26 septembre il prenait un galop d'essai et volait 2 m. 53 s. Le lendemain il était gêné par l'indiscrétion d'un public trop curieux qui cependant ne tarda pas à comprendre que le champ d'expériences devait être réservé exclusivement à l'aviateur. Le 28 septembre, Henri Farman exécute six vols successifs, dont le plus long dure 3 m. 59 s. Enfin, le 29, l'appareil, bien mis au point, s'envole pendant 42 minutes, accomplit treize fois le tour d'un triangle de trois kilomètres, soit un parcours total de 39 kilomètres. Le 30, nouveau vol de 34 kilomètres en 35 m. 36 s. L'ovation que les spectateurs firent à l'expérimentateur dut adoucir en lui le regret de n'avoir point remporté la palme. Néanmoins, Henri Farman, encore engagé pour la Coupe Archdeacon, devient détenteur de ce trophée, qui appartenait, depuis le 11 avril, à Léon Delagrange.

Le 2 octobre l'excellent sportsman reprend l'atmosphère, où il évolue pendant 44 m. 32 s. Après avoir parcouru 40 kilomètres, il est arrêté par une panne de moteur encore inexpliquée, car, à l'atterrissage, la partie mécanique fut soigneusement vérifiée. Or l'huile coulait normalement, le moteur était froid, l'allumage se faisait dans de bonnes conditions, etc.

Après un repos de quelques jours, Henri Farman tentera derechef de ravir à Wilbur Wright les records du monde de distance et de durée établis par l'ainé des premiers hommes-oiseaux : 66 kilomètres 600 en 1 h. 31 m. 25 s. 4/5. D'autre part, Léon Delagrange s'installe à Savigny-sur-Orge, aux portes de Paris, où il va commencer un sérieux entraînement.

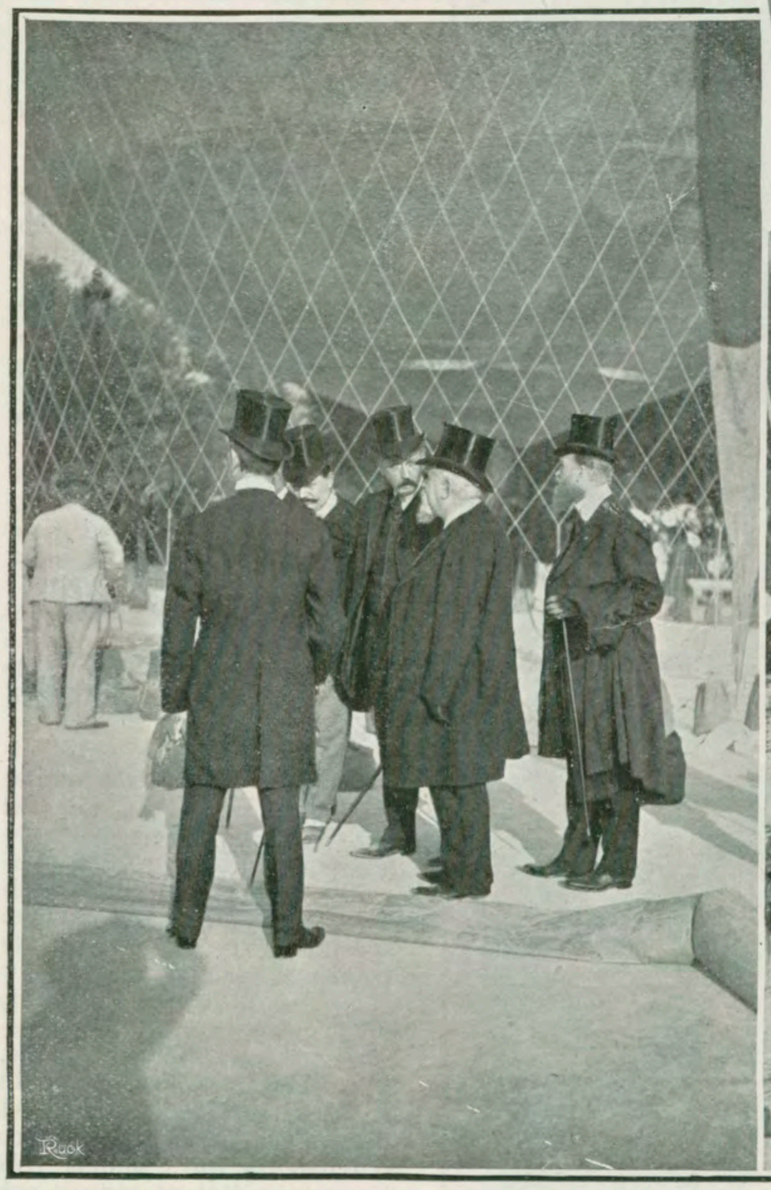
François Peyrey.

LE GRAND PRIX DE L'AÉRO-CLUB



Le départ du ballon pilote.

Les concurrents français de la Coupe Gordon-Bennett, MM. E. Carton, J. Faure et A. Leblanc, avaient tenu à rendre un hommage à leurs collègues en montant le ballon pilote, le Gay-Lussac.



Spectateurs officiels.

M. Dujardin-Beaumetz, sous-secrétaire d'État des Beaux-Arts, représentant le gouvernement, cause avec le comte Henri de La Vaulx.

Spectateurs sportifs.

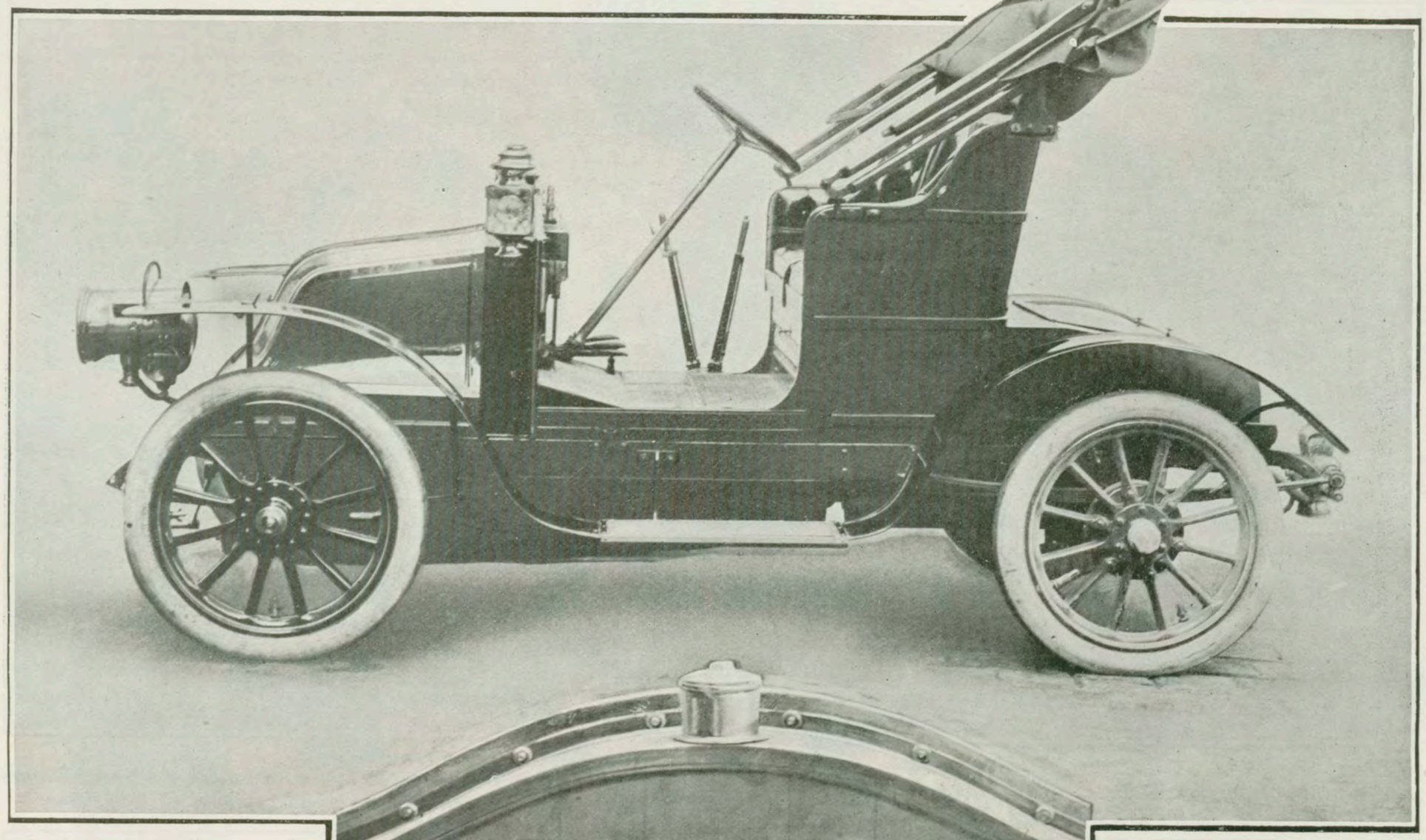
*L'honorable C. S. Rolls cause avec miss Harbordt. En haut, l'*Excelsior, *monté par E. Barbotte.*

Le ballon allemand.

Le Dr Sticker, pilote, et M. Franz Wegeler, attendent le signal du départ de leur ballon, l'Overstolz.

La Nouvelle Voiturette Renault Frères

La Maison Renault Frères vient de créer un type de voiturette qui est appelé à remporter le plus vif succès auprès des fortunes moyennes



La nouvelle voiturette

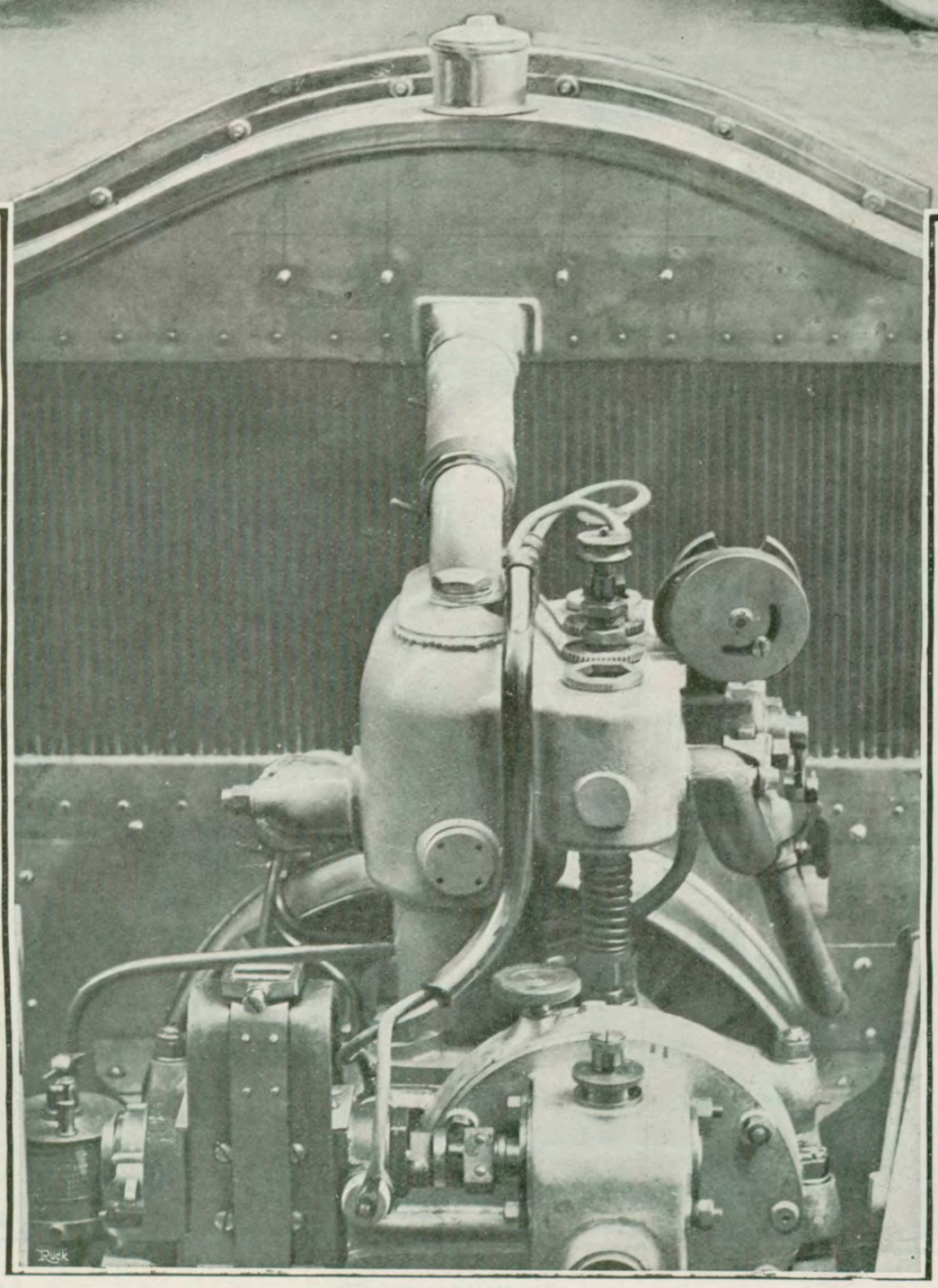
La nouvelle voiturette Renault frères, construite sur le modèle de ses compagnes,

Quel joli petit véhicule que le modèle de voiturette dont nous avons pu admirer à la fois, dernièrement, l'impeccable anatomie et l'élégance des lignes extérieures !

Tout comme ses aînées, les grosses voitures, la nouvelle voiturette est dessinée sur le modèle général, soit donc avec le souci de la perfection et de la simplicité qui a fait de cette marque française l'une des premières du monde.

Sous le capot, de forme bien connue, est un moteur à deux cylindres, donnant environ 8 chevaux de force. C'est le deux-cylindres du type que nous voyons rouler quotidiennement dans Paris à plusieurs centaines d'exemplaires. Le dessin si personnel de ce petit deux-cylindres, avec son arbre à cames unique, sa magnéto commandée par un arbre perpendiculaire à l'axe du vilbrequin, son nouveau genre de graissage, est une petite merveille de mécanique. Son carburateur automatique assure à la voiturette une belle souplesse d'allure et les faibles dimensions des cylindres (78 d'alésage et 120 de course) assurent une faible consommation en essence.

Ce léger véhicule comporte un changement de vitesses à trois vitesses, parfaitement si-



Le moteur de la voiturette.

Le moteur, à 2 cylindres (78 d'alésage et 120 de course), donne 8 chevaux de force. Carburateur automatique. Magnéto commandée par un arbre perpendiculaire à l'axe du vilbrequin.

Renault Frères.

les grosses voitures, possède trois vitesses, transmission par cardan.

lencieux ; il est relié au moteur par l'intermédiaire d'un embrayage à cône cuir rendu progressif par la présence sur le cône femelle de plusieurs lamelles formant ressort, et empêchant tout embrayage brutal.

Naturellement, la maison Renault, la grande vulgarisatrice de la transmission par cardan, a muni sa voiturette du mode de transmission adopté pour tous ses modèles : le pont arrière, robuste sans être trop lourd, procure la rotation des roues motrices sans bruit, sans l'inconvénient donné par le bris des chaînes ou leur quotidien nettoyage.

Le faible poids de cette voiturette assure une consommation très minime en bandages : la dépense en essence et huile étant peu importante, la nouvelle Renault est, par excellence, le véhicule économique spécialement établi pour le transport de deux personnes.

Notons que son prix d'achat, 5.000 francs, avec la carrosserie, est tout à fait abordable, et félicitons nos grands constructeurs de Billancourt d'avoir songé à ce gros nombre d'acheteurs qui, depuis très longtemps, étaient séduits par leurs divers modèles de voitures, mais, jusqu'à ce jour, n'avaient pu devenir propriétaires d'une Renault frères.

Franck Mapper.

LE CHAMPIONNAT DE LUTTE AMATEURS

Organisé par la *Vie au Grand Air* au Bowling Palace, à partir du 15 novembre

Le 15 novembre, la *Vie au Grand Air* commencera à faire disputer, au Bowling Palace, les premières épreuves du Championnat de France de lutte amateurs. Nous sommes convaincus que notre initiative recevra l'assentiment unanime, car il faut avouer que la lutte, l'un des plus beaux sports, n'a jamais favorisé les amateurs. La lutte est devenue plutôt un spectacle, et, à part les quelques troupes qui s'exhibent d'un bout de l'année à l'autre sur les scènes de music-hall des pays les plus divers, le public ignore qu'il existe encore des lutteurs de qualité. Mais ces virtuoses du tapis, il faut les trouver et les mettre en lumière. C'est ce que va faire la *Vie au Grand Air*, avec son Championnat de France de lutte amateurs.

Nous ne pouvions trouver d'endroit mieux placé que le Bowling Palace, pour le faire disputer. Grâce à sa salle immense, à son ring idéal, de toutes les places, le spectateur suit toutes les phases de la lutte. M. Paul Michon, le directeur du Bowling, a décidé avec nous que notre championnat se disputerait à partir du 15 novembre, tous les dimanches soirs.

Nous avons confié à l'excellent athlète Rosset le soin d'arbitrer. Cette fonction délicate sera, à n'en point douter, remplie avec toute la compétence et tout le tact nécessaires. Nous connaissons tous Rosset de longue date, c'est l'un de ceux qui ont fait le plus pour les lutteurs amateurs dans son fameux gymnase de la rue de Ménilmontant. Il aurait été injuste de ne point l'associer à notre entreprise.

Nous avons décidé de faire un Championnat intercorporations. Les vainqueurs de chaque corporation se rencontreront pour la poule finale.

Voici les six corporations que nous admettrons dans notre tournoi :

1. Bouchers et charcutiers.
2. Mécaniciens et ouvriers du cycle et de l'automobile.
3. Epiciers, boulangers et marchands de vins.
4. Forts de la halle, porteurs, déménageurs et rouleurs de tonneaux.
5. Employés de commerce.
6. Professions libérales.

Les concurrents seront répartis en trois catégories :

1. Poids légers, jusqu'à 60 kilos.
2. Poids moyens, de 60 kilos à 75 kilos.
3. Poids lourds, à partir de 75 kilos.

Nous avons créé une catégorie de poids légers, parce que jusqu'ici jamais les hommes de cette classe n'ont été à même de prouver leur qualité dans des compétitions de grande envergure. Et pourtant, combien sont intéressantes ces rencontres entre lutteurs légers, vifs, agiles, scientifiques et avec lesquels les matches ne traînent pas en longueur!

Notre Championnat n'est ouvert qu'aux athlètes français. Il faut, bien entendu, qu'ils soient d'authentiques amateurs, c'est-à-dire qu'ils n'aient jamais participé à des rencontres auxquelles étaient attribués des prix en espèces et qu'ils n'aient jamais touché d'argent en pratiquant la lutte.

Le jury procèdera au tirage au sort pour savoir quels athlètes seront opposés les uns aux autres.

Le droit d'engagement est fixé à 1 franc. Adresser les engagements par la poste à la *Vie au Grand Air*, 90, avenue des Champs-Elysées.

Nous donnons ci-dessous la liste des coups de lutte.

Les coups de lutte debout sont :

La ceinture avant ;
La ceinture arrière ;
La ceinture de côté ;
La ceinture à rebours ;
Le tour de hanche en tête ou en ceinture ;
Le tour de bras à la volée ;
Le bras roulé ;
La prise d'épaule et la double prise d'épaules
Le tour de tête ou coup d'Arpin.

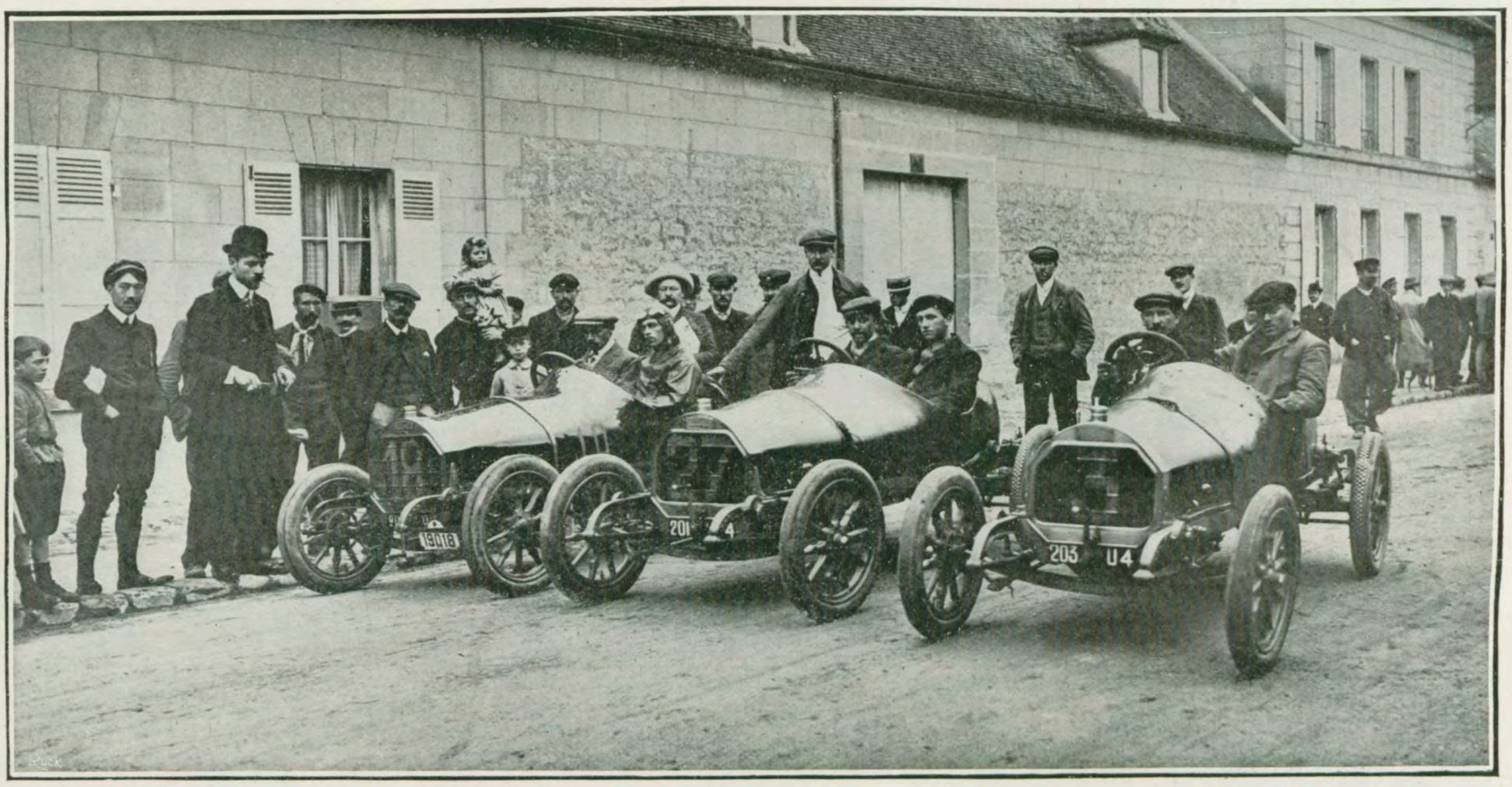
Les coups de lutte à terre sont les suivants :

La ceinture en souplesse ;
La ceinture à rebours à terre ;
La tirade de côté ;
Le bras roulé ou manchette ;
La prise d'épaule et la double prise d'épaules ;
La prise de tête ;
Le ramassement de bras ou des deux bras ;
Le pont ;
Le double pont.

Dans notre prochain numéro, nous parlerons des coups interdits, mais, dès aujourd'hui, nous pouvons annoncer que la cravate sera autorisée.

Jacques Mortane.

APRÈS LA COUPE DES VOITURETTES



L'équipe Martini à la Coupe des Voiturettes.

Les Martini, qui firent une si belle impression à la Coupe des Voiturettes, étaient conduites par Beck, Sonvico et Richard. Elles se classèrent 7e, 8e et 10e. La marque Martini remporta le Prix Delage, attribué à la voiture se rapprochant le plus du type de tourisme et dépassant le 45 à l'heure. Elle fit, en effet, du 60 kilom. 600 de moyenne. Elle se vit attribuer en outre la Coupe Grégoire, pour la voiture polycylindrique arrivée première, et se plaça seconde dans la Coupe de Régularité. (Pneumatiques Michelin. Magnéto Bosch.)

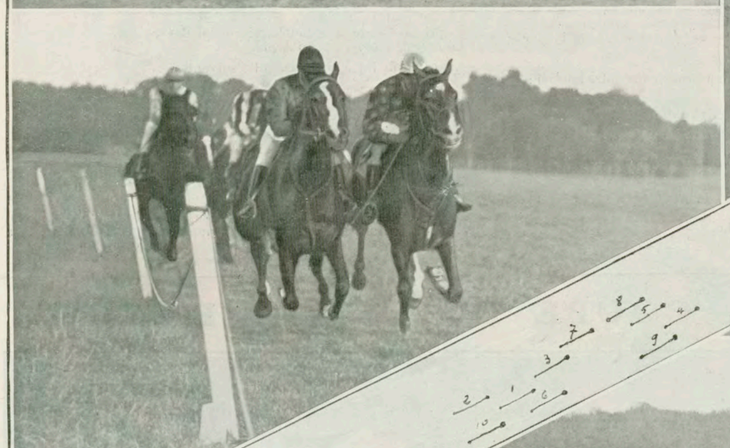
La Vie au Grand Air

LA CINÉMATOGRAPHIE DU PRIX DU CONSEIL MUNICIPAL

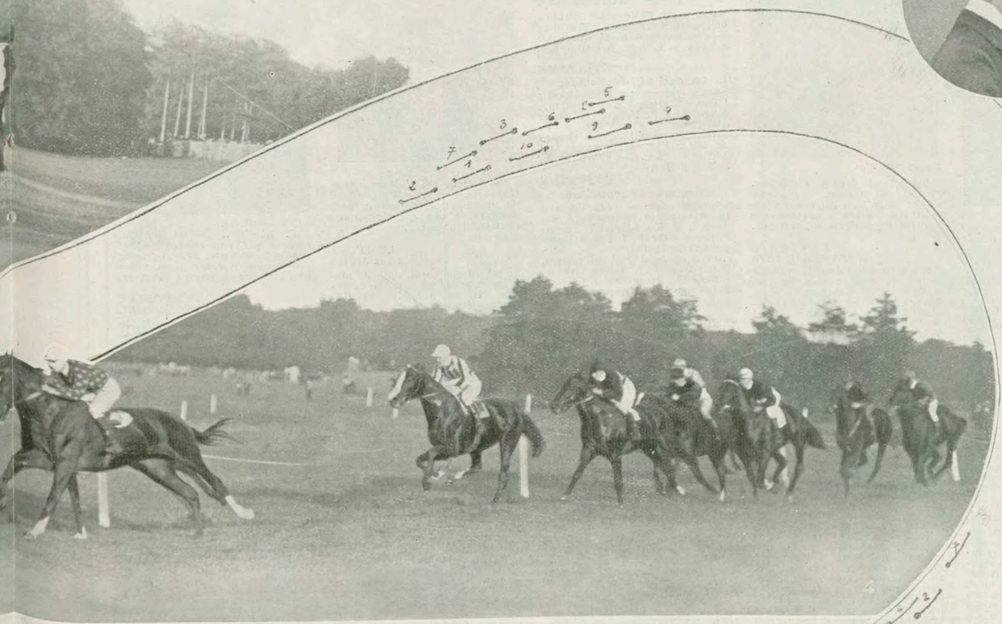
M. E. Veil-Picard.
Propriétaire de Biniou.

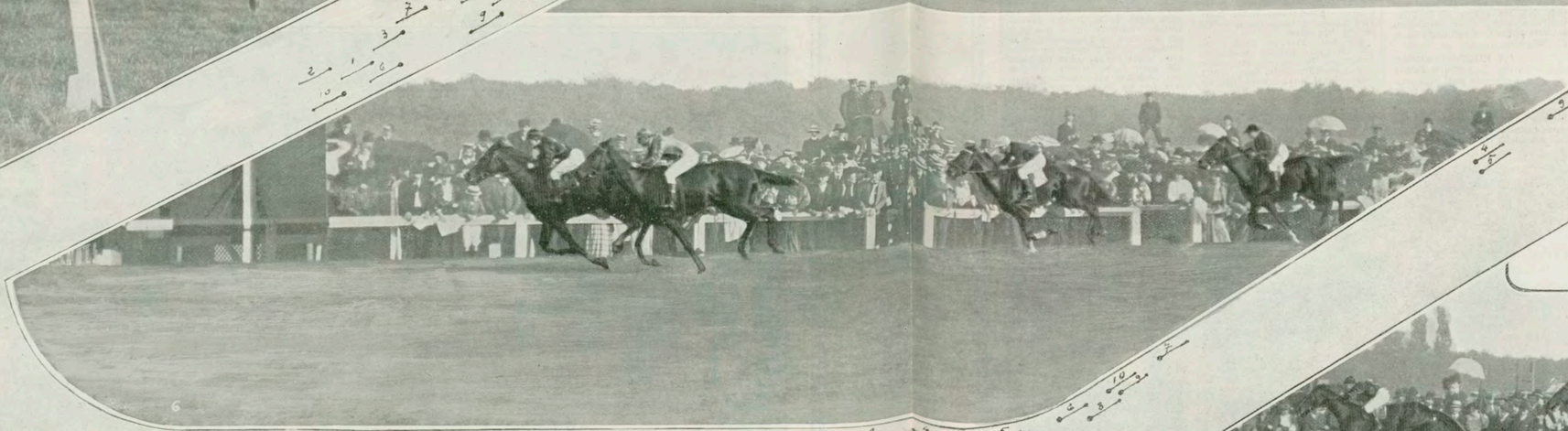
1

2

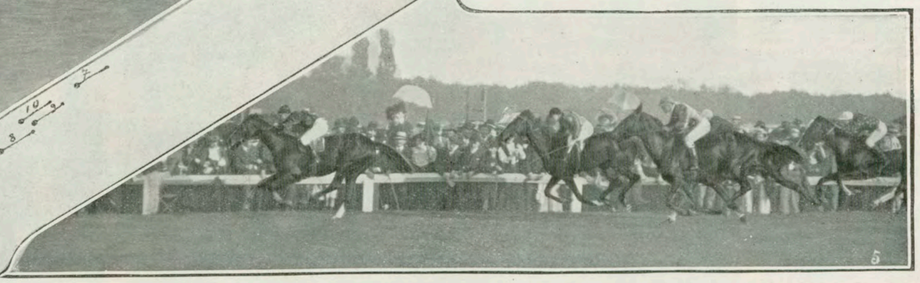


3





6



5

Le plan de la course.
La position des concurrents, aux différents moments du parcours, est indiquée sur le plan de la piste par des numéros qui se réfèrent de la façon suivante : 1. Biniou. — 2. Radium. — 3. Grill Room. — 4. Sauge Pourprée. — 5. Talo Biribil. — 6. Ad Gloriam. — 7. Sol Voisins. — 8. Moulins la Marche. — 9. Procope. — 10. L'Inconnu.

M. E. Cunnington, *entr. de Biniou.*

Comme le montre la photographie n° 1, Talo Biribil s'est élancé en tête, devant Procope, Sauge Pourprée et Moulins la Marche, tandis que l'Inconnu et Radium fermaient la marche ; mais aussitôt, Talo Biribil était repris, et Sauge Pourprée prenait délibérément la tête (photo n° 2), devant Procope, Moulins la Marche, Talo Biribil, l'Inconnu, Radium passant au dernier rang. Peu après le tournant de Boulogne, Talo Biribil venait rejoindre Sauge Pourprée en tête (photo n° 3); et au bas de la descente, l'ordre était le suivant (photo n° 4) : Sauge Pourprée et Talo Biribil, nettement détachés devant Procope, Moulins la Marche, Biniou, l'Inconnu, Grill Room, Ad Gloriam et Radium qui, commençant son effort, venait de dépasser Sol Voisins. Dès l'entrée de la ligne droite, Biniou prenait la tête, tandis que Sauge Pourprée et Talo Biribil cédaient; voir sur la photographie n° 5 Biniou, Sauge Pourprée, Radium, Grill Room et Talo Biribil. Biniou filait au poteau; seul, Radium pouvait l'approcher. Sur la photo n° 6, Biniou, premier, devant Radium, Grill Room, Sauge Pourprée et Talo Biribil.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

M. Mathis recevant l'empereur d'Allemagne dans son canot automobile, de construction française, pour lui faire faire une promenade.

ENCORE LE GRAND PRIX

On commence à s'inquiéter, dans les milieux sportifs, du Grand Prix de 1909. Tout d'abord, du Circuit sur lequel il se disputera. La *Vie au Grand Air* a publié, il y a huit jours, une série de photographies prises sur le Circuit d'Anjou. J'ai dit à cette occasion ce que j'en pensais. Je voudrais pourtant revenir, non pas sur le Circuit lui-même, mais sur les circonstances extérieures qui militent en sa faveur.

Je ne saurais mieux comparer la situation actuelle d'Angers qu'à celle du Mans à la même époque de l'année 1905. C'est le même enthousiasme en faveur de l'idée automobile. C'est le même dévouement de la part du petit groupe d'hommes éclairés qui ont pris en main le lancement de l'idée et qui ont à cœur de réussir. Il n'est pas jusqu'à une physionomie bien connue et bien sympathique que nous y retrouvons, c'est celle de l'excellent Durand, qui, après avoir été l'âme du Circuit de la Sarthe, a bien voulu apporter un peu de sa flamme à ses voisins d'Angers pour les aider dans l'œuvre entreprise.

La création d'un Automobile-Club d'Anjou n'est plus qu'une question de jours. Il deviendra le noyau autour duquel se grouperont tous les chauffeurs.

La Commission Sportive va se réunir incessamment. Elle aura à examiner, outre la question du Circuit, celle plus importante encore du règlement. On sait que de nombreuses propositions sont dans l'air, depuis celle qui consiste à conserver le *statu quo*, jusqu'à celle de notre distingué confrère Lumet, qui propose la liberté absolue. Je ne crois pas que cette dernière ait beaucoup de chances d'aboutir. Je vois mal une voiture genre Sizaire de 500 kilos aux prises avec une 300-chevaux qui en pèserait 2.500. Je ne crois pas non plus qu'il faille s'endormir sur l'ancienne formule. Aussi bien, les dernières épreuves ont montré qu'à alésage égal, les gagnants se classaient dans l'ordre descendant des courses de leurs moteurs. Une formule dans laquelle les deux dimensions figureraient serait donc l'idéal. C'est le cas ou jamais d'appliquer le rating de Faroux :

$$D^{2,4}\ L^{0,6}$$

MARCEL VIOLLETTE.

La plus petite quatre-cylindres du monde. Elle appartient aux jeunes Georges et Herbert Lurie de New-York. Elle fournit une vitesse moyenne de 15 kil. à l'heure.

CYCLISME

Appareil Phot Vulga.

L'excellent jockey O'Connor, cycliste de valeur, après une année passée en Allemagne, va faire une rentrée sensationnelle sur les hippodromes parisiens.

LA COURSE A L'AMÉRICAINE

Une innovation dans le cyclisme est chose rare : son apparition a soulevé de nombreuses critiques. La course de vitesse à l'américaine, admet un tandem chargé de faire le pas. Les coureurs doivent profiter de cet avantage, et celui qui a pu l'attraper le premier, singulièrement favorisé, s'efforcer de le conserver jusqu'à la fin. Cette course est elle plus sportive que la course de vitesse ordinaire ? C'est le sujet de la polémique.

Il est évident que cette pratique demande un véritable apprentissage, et que nos coureurs actuels ne savent encore en tirer tout son profit. Il faut aussi constituer des équipes de tandem spéciales, capables de mener le train pendant toute la course et de fournir, pendant les derniers mètres, un emballage suffisant pour ne pas gêner les concurrents.

Nous aurions donc tort de condamner, dès maintenant, une épreuve qui peut fournir une catégorie spéciale. Cette épreuve, ne peut pas être antisportive, parce que le coureur aura à fournir un effort continu pendant toute la course, ce qui n'a lieu que pendant deux cents mètres au plus, dans nos courses actuelles. Mais une réglementation sévère s'impose pour réprimer les bousculades.

Le public appréciera cette nouveauté cycliste, et l'influence qu'elle peut avoir sur nos sprinters qui, courant en même temps dans ces deux sortes d'épreuves, perdront l'habitude de ces « sur place » si énervants pour le public, et si peu sportifs.

M. DE BLESSON.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 27 septembre au 2 octobre.

AUTOMOBILE

Coupe des Voiturettes (400 kilomètres) : 1. Naudin, en 5 h. 14 m. 8 s. ; 2. Sizaire, en 5 h. 21 m. 20 s. ; 3. Goux ; 4. Lebouc ; 5. Collomb.

CYCLISME

Dimanche 27 septembre.

Paris-Tours (248 kilomètres) : 1. Omer Beangendre, en 8 h. 33 m. ; 2. Saillot ; 3. Fr. Faber ; 4. Lignon ; 5. Sérès.

Vélodrome d'Hiver. — *Course de 100 milles* : 1. Darragon, en 2 h. 16 m. 24 s. 1/5 ; 2. Walthour ; 3. Nat Butler.

HIPPISME

Dimanche 27 septembre.

Longchamp. — *Prix Vermeil* (2.400 mètres, 40.000 francs) : 1. Médéah, à M. Ed. Blanc (G. Stern) ; 2. Reine d'Or II ; 3. Sauge Pourprée. (3 partants.)

Prix de Satory (4.000 mètres, 20.000 francs) : 1. Sainte Livrade, à Mme Cl. Procureur (J. Childs) ; 2. Lucrèce II ; 3. Drapeau. (5 partants.)

Lundi 28 septembre.

Saint-Cloud. — *Prix de la Bergerie* (2.800 mètres, 20.000 francs) : 1. Acacia, au prince de Diela (J. Jennings) ; 2 Monsieur Printemps ; 3. Merci. (11 partants.)

Mardi 29 septembre.

Saint-Ouen. — *Prix Trident* (3.700 mètres, 10.000 francs) ; 1. Mademoiselle Boniface, à M. Champion (R. Sauval) ; 2. Quille ; 3. Friquette III. (7 partants.)

Jeudi 1er octobre.

Maisons-Laffitte. — *Prix Eclipse* (1.600 mètres, 20.000 francs) : 1. Ossian, au comte H. de Pourtalès (Davis) ; 2. Negofol ; 3. Herault. (11 partants.)

APRÈS SALON ET JUVISY

La voiture d'Alézy, dans le Meeting de Salon, était munie de pneumatiques Dunlop. La belle performance accomplie par l'excellent conducteur nous semble donc parfaitement naturelle.

D'autre part, le *Ricochet* de M. Le Las, gagnant du deuxième prix dans la course de 50 kilomètres à Juvisy, était muni d'un moteur Anzani, 2 cylindres en V de 100×120.

LA PHOTOGRAPHIE POUR TOUS

La photographie peut être considérée comme un sport. C'est l'un des plus à la mode et à la portée de tous. Il faut vulgariser cet art : la Photo Vulga, 12, rue des Petites-Ecuries, Paris, envoie son catalogue franco.

ATHLÉTISME

Peyrusson, qui s'est adjugé — et de loin — le record du monde de plongeon. Performance plus dangereuse que sportive, mais combien téméraire !

LE SPORT A LA MODE

Il est un sport qui, dans ce moment, prend une grande extension. Il ne nécessite pas de longues études, ne demande pas d'entraînement, ne réclame pas une grande contention d'esprit, se contente d'exiger de l'adresse et un peu de force. Il s'agit du bowling.

Neuf quilles sont placées au bout d'une allée en bois, vous vous mettez à l'autre bout et vous projetez votre boule. Il faut en faire tomber le plus possible en deux coups. Heureux si vous arrivez à les démolir toutes du premier coup, chose qui n'est pas très difficile... de temps en temps. Ce n'est qu'avec l'habitude que vous parviendrez à obtenir souvent ce brillant résultat.

Vous voyez que ce jeu, peu difficile, est des plus agréables. Et si vous en doutiez, vous n'avez qu'à vous rendre au Bowling-Palace, là, vous verrez quel engouement s'est emparé de nombreux sportsmen, qui se croiraient perdus s'ils n'allaient pas faire leurs parties de bowling dans la journée. Là, vous vous rendrez compte de l'attrait de ce sport, qui nous revient d'Amérique après avoir obtenu une certaine vogue jadis en France sous le nom plus puéril de jeu de quilles.

Et, chose rare, ce n'est point par snobisme que les sportsmen pratiquent le bowling, mais bien par distraction réelle. Aussi, soyez sans crainte, maintenant que, tel l'enfant prodigue, les quilles sont revenues dans notre pays avec un pseudonyme pompeux, les adeptes de ce sport deviendront de plus en plus nombreux.

JACQUES MORTANE.

HIPPISME

F. Wootton, jockey anglais, auquel M. E. Veil-Picard a offert des honoraires de 50.000 francs par an pour venir monter les chevaux de son écurie en France.

LA CRISE DU MUTUEL

Supposons un instant que M. le Ministre de la Justice, par l'entremise d'un grand journal du matin ou du soir, se laisse aller à faire au public les confidences suivantes : « C'est vrai, on n'arrête plus les criminels ; si même on les arrête, on les relâche aussitôt ; si par hasard on ne les relâche pas, on les acquitte lors de leur jugement. Bref, on n'applique plus la loi. Mais croyez-vous qu'il faille chercher là la raison de l'augmentation de la criminalité ? Non, il y a d'autres causes plus sérieuses : la fragilité des bases de l'éducation, la corruption des mœurs, les progrès de la neurasthénie, etc., etc. ». Si le garde des sceaux tenait un pareil langage, l'opinion publique s'indignerait certainement et ne manquerait pas de lui rappeler, par les voies les plus sûres que le devoir d'un représentant du pouvoir exécutif est de seconder les vues du législateur.

Comment se peut-il que ce qui est évident quand il s'agit du département de la Justice le devienne beaucoup moins dès qu'il est question de l'Agriculture ? Je renonce à l'expliquer ; et pourtant, le fait est là. Ceux qui n'ont pas peur de se laisser attraper aux réclames habilement présentées, ont pu trouver récemment, à l'intérieur d'un des meilleurs organes de la spécialité, modestement dissimulée entre les performances des concurrents de l'après-midi et les appréciations sur les courses du lendemain, une interview de M. le ministre de l'Agriculture. Sur le ton d'une aimable causerie avec l'heureux mortel qui a omis de signer l'article, Son Excellence a été très nette : les donneurs au livre ont repris leurs opérations ; certes, cela contrecarre passablement les intentions du législateur de 1891 : mais ce n'est pas là que l'on doit rechercher les causes de la décroissance des recettes du mutuel. Elles sont bien différentes : il y a le mauvais temps persistant de cette année, la crise financière américaine, la diminution du nombre de chevaux d'obstacles, etc., etc. Car il serait facile d'en trouver d'autres. On voit que si l'agriculture manque de bras, en tout cas, elle ne manque pas d'imagination.

BOÏARD.

LA LUTTE A LA CORDE NAUTIQUE

La lutte à la corde, sport peu répandu en France, l'est tellement en Angleterre, que des matches s'organisent même dans l'eau. Les deux équipes, formées de six hommes chacune, luttent avec opiniâtreté jusqu'à ce que l'une des deux triomphe.

M. Maurice Ephrussi, le propriétaire bien connu, donnant à l'excellent jockey, G. Stern, ses instructions avant une course qu'il va d'ailleurs gagner.

DIX ANS DE *VIE AU GRAND AIR* (1)

Exceptionnellement ce Numéro ne doit être vendu que DIX CENTIMES
Nº 1.
Le Numéro : 25 centimes
Nº 1.
LA VIE AU GRAND AIR
Revue Illustrée de tous les Sports
PIERRE LAFITTE
RUEFF ET Cie, ÉDITEURS

Le premier numéro de la *Vie au Grand Air*.

C'est le 1er avril 1898 que parut le premier numéro de la Vie au Grand Air. *1898... que de progrès effectués dans le sport, en dix ans ! Aussi peut-on dire que la* Vie au Grand Air *est l'histoire universelle du sport, et l'encyclopédie que tout sportsman doit posséder.*

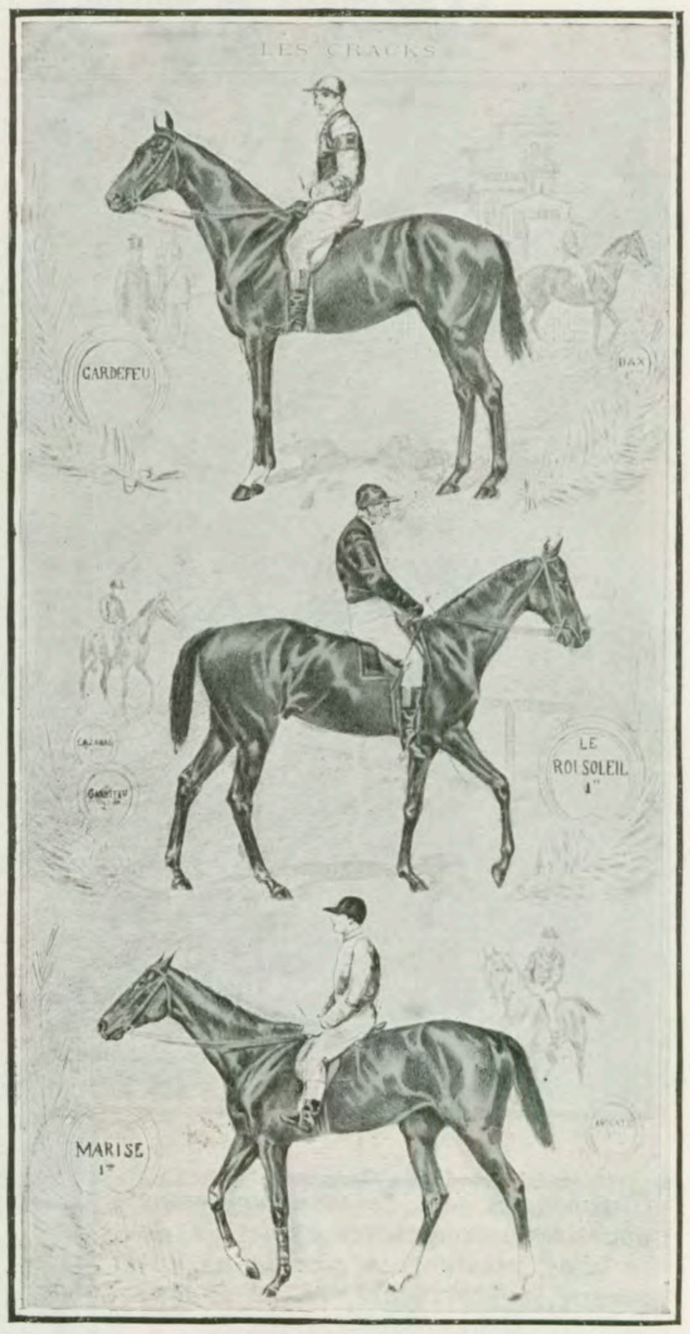
La *Vie au Grand Air*, qui a maintenant plus de dix ans d'existence, constitue l'histoire complète du sport

Qu'était le sport avant 1898 ? Peu de chose. Son passé, quoique brillant, ne comptait pas beaucoup d'épreuves sensationnelles. Ce n'est qu'à partir de cette année vraiment, grâce surtout à l'impulsion donnée par la *Vie au Grand Air*, qu'il devint ce qu'il est aujourd'hui. Mais notre journal a tenu à ce qu'aucune course intéressante ne fût oubliée : c'est pourquoi l'histoire du sport qui précède 1898 a été publiée complètement dans les premières années. Et depuis... nos lecteurs connaissent trop bien notre désir de donner une documentation exacte et précise pour ignorer que toutes les manifestations sportives intéressantes ont obtenu dans nos colonnes un compte-rendu brillamment illustré. Ils savent, pour les avoir vus, qu'à chaque épreuve, nous envoyons de nombreux photographes et rédacteurs, ce qui nous permet d'être les mieux documentés et d'être les seuls pouvant donner des illustrations pittoresques et inédites.

Mais, n'est il pas superflu de faire l'éloge de notre magazine ? Ce qu'il convient de rappeler, c'est l'intérêt de la collection de la *Vie au Grand Air*, depuis son premier numéro jusqu'à ce jour. On y trouve tout ce qui concerne de près ou de loin le sport, et il n'est pas un sportsman qui ne lui ait réservé la place d'honneur dans sa bibliothèque. Mais aussi, quelle encyclopédie ! vous y suivez pas à pas la genèse de l'automobile, du dirigeable, de l'aéroplane, vous y revivez les émotions cyclistes de toutes les grandes épreuves sur route et sur piste, vous assistez aux débuts des champions depuis leur entrée dans le sport jusqu'à leur consécration définitive. Vous trouvez tout, en un mot, dans la *Vie au Grand Air*, et si vous avez sa collection, que de paris vous pourrez gagner en discutant avec vos amis !

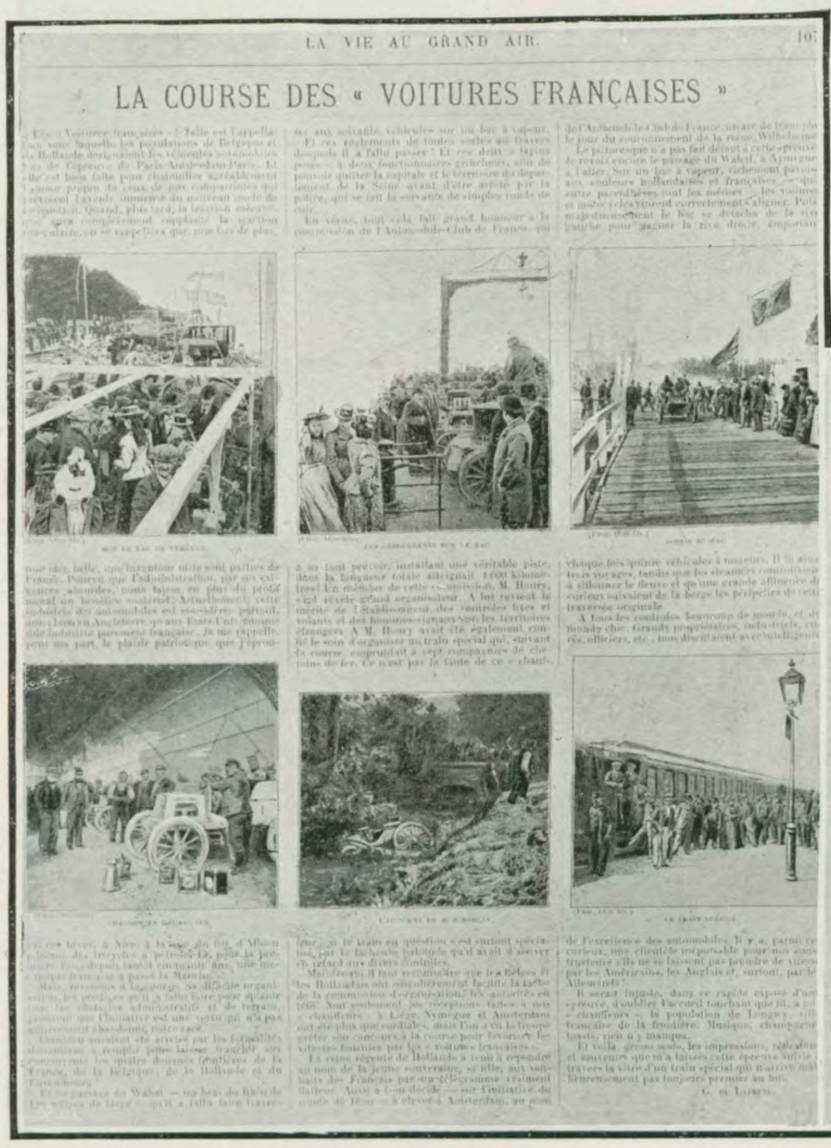
Et n'est-ce point encore un sport ?

J. M.



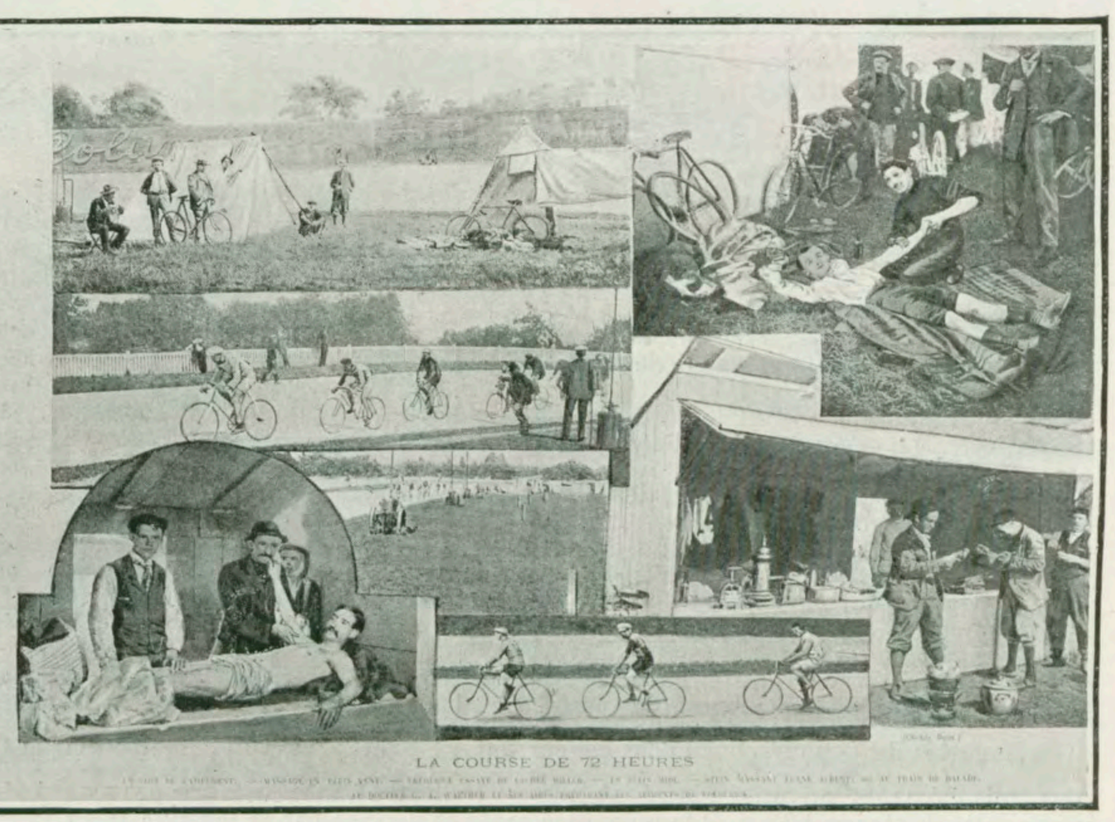
Les grands chevaux de 1898.

Dans la page que nous reproduisons, la Vie au Grand Air *donnait le portrait de Gardefeu, gagnant du Derby, le Roi Soleil, gagnant du Grand Prix, Marise, gagnante du Grand Steeple.*



Paris-Amsterdam-Paris.

La grande course automobile de l'année 1898 ! Quand on observe ces voitures antédiluviennes, on ne peut croire qu'il n'y a que dix ans qu'elles semaient la terreur sur les routes.



La Course de soixante-douze heures.

C'est au Parc des Princes que se disputa cette terrible épreuve, qui fut gagnée par Miller, devant Frédérick. Cette course reste l'un des beaux souvenirs du sport cycliste.

(1) Voir page III des Annonces.

Photographies de notre envoyé spécial.

LA COURSE DE COTE DE GAILLON

La décennale de Gaillon a vu inaugurer un nouveau système de classement au rendement, qui ne peut manquer d'être imité

L'arrivée de Giuppone.
Giuppone a fait le meilleur temps pour les motocyclettes au-dessus de 50 kilos, montant la côte de un kilomètre, départ lancé, en 32 s. 1/5. Motocyclette Peugeot.

La foule après la course.
Des milliers de spectateurs s'étaient rendus sur la côte de Ste-Barbe et ce fut, après les dernières arrivées, un long défilé vers la ville.

Nous fûmes dimanche à Gaillon. par une température caniculaire. A voir les toilettes blanches, les ombrelles multicolores qui se jouaient dans les champs qui bordent la route, on s'étonnait de ne plus y trouver comme décor, les épis dorés, disparus depuis longtemps déjà, sous la faux du moissonneur.

Il fallait une véritable foi sportive aux milliers de spectateurs qui firent sous le soleil de midi l'ascension de la côte de Sainte-Barbe. Ils en furent récompensés, car les concurrents furent nombreux, et quelques-uns donnèrent vraiment la sensation de la vitesse folle. Bablot, sur sa Brasier du Grand Prix fit un temps merveilleux. Il ne battit pas le record, qui, depuis deux ans, est détenu par Lee Guiness, avec 25 secondes. Mais sa quatre-cylindres de 155 atteignit presque le temps de la huit-cylindres de 175, tout en pesant 100 kilos de plus qu'elle, puisqu'elle fit 26 s. 1/5, soit 138 kilom. 240 à l'heure. Avec une lancée plus grande, Bablot doit pouvoir battre le record. Giuppone, sur sa moto Peugeot de plus de 50 kilos, a pris sa revanche de Grapperon, grimpant la côte en 32 s. 1/5. Cottin-Desgouttes avait deux voitures; celle de Dumaine se classe première, montant la côte en 55 s. 2/5, battant le temps de l'an dernier. Cette même voiture de 100/120, a d'ailleurs déjà été victorieuse à Limonest, au Val-Suzon, etc. Celle de Delaville prend la seconde place de sa catégorie, en 40 secondes, mais devant lui, il n'y a que Joerns, qui a fait le meilleur temps pour les touristes. Elle vient, d'ailleurs, de battre au Ventoux, le record pour toutes catégories de touristes.

Une nouvelle marque, la Pierron, munie du moteur Ballot, qui a déjà fait ses preuves, a pris la première place de la septième catégorie, 101 à 106 m/m, dans le temps superbe de 41 s. 1/5 et, en outre, elle s'est classée première du classement général au rendement.

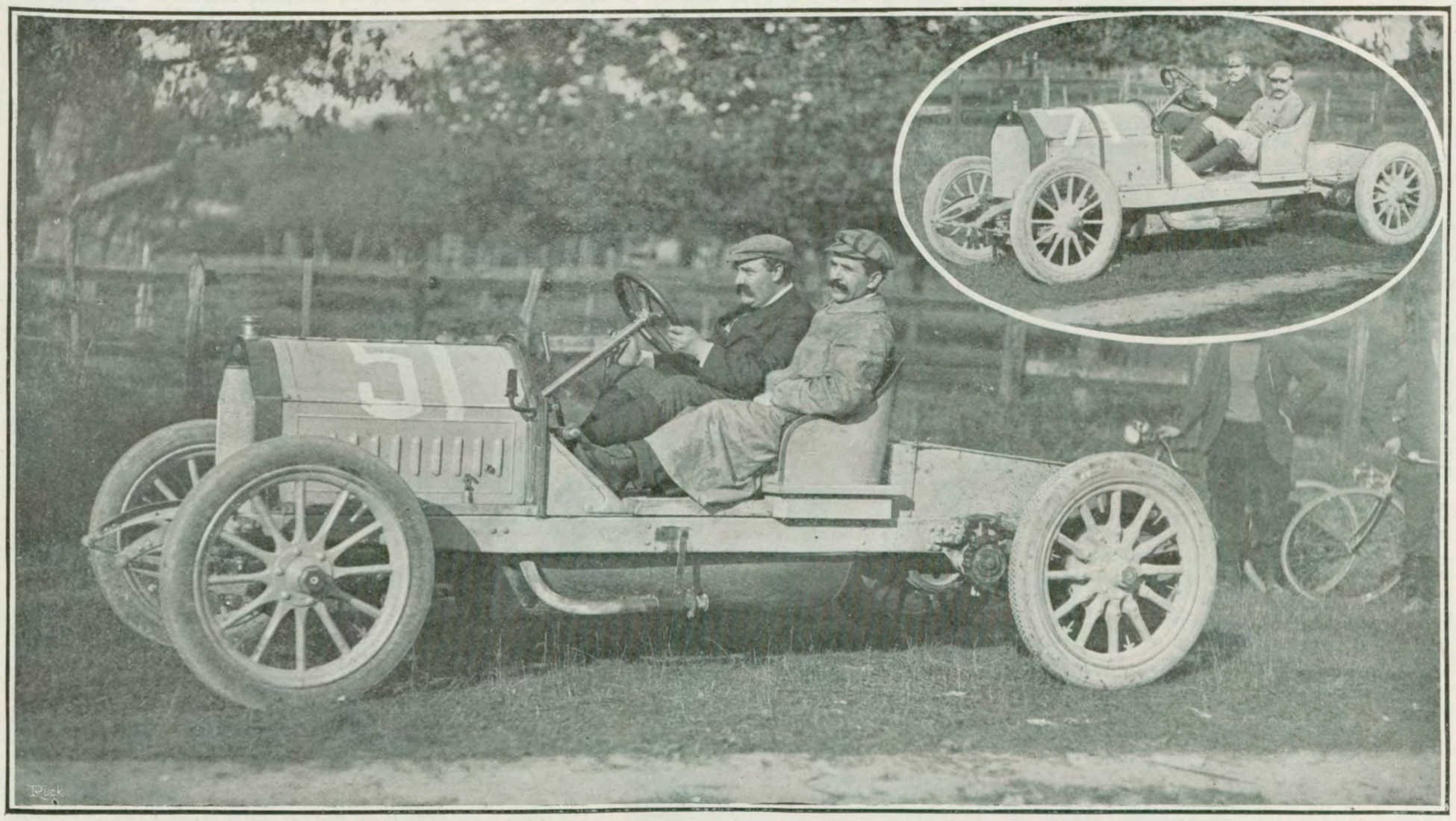
On inaugurait, on le sait, dimanche, à Gaillon, un nouveau mode de classement d'après le rendement, qui ne peut manquer d'avoir des imitateurs. Il permet, en effet, de comparer entre eux des châssis de puissance différente et de voir, en quelque sorte, le travail perdu depuis le piston jusqu'à la jante. Ce classement s'obtient d'après les valeurs décroissantes de $\frac{T}{P}$ pour chacun des concurrents, T étant le travail constitué par le total des trois éléments suivants : la résistance au roulement, la résistance provenant de la rampe, la résistance à l'air, P la puissance motrice donnée par la formule $D^{2,4}\ L^{0,6}$.

Le moteur Ballot se classe premier, avec 0,781 pour coefficient de rendement. Il est regrettable que la Brasier et l'Opel, les deux plus rapides en vitesse et en touristes n'aient pas pris part à ce classement : il eût été curieux de voir quelle place elles y auraient prises.

F.-A. WHEEL.

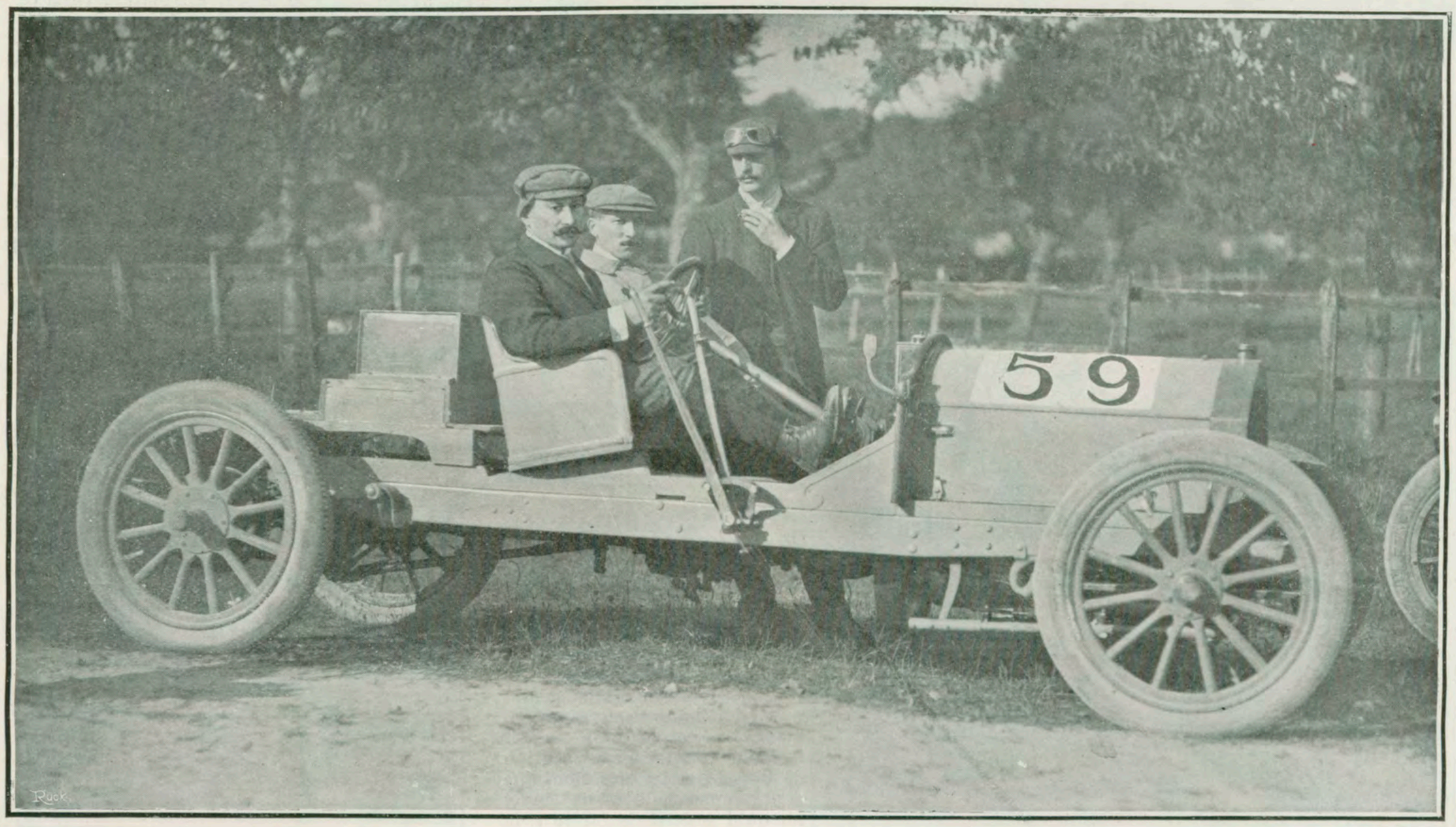
Bablot au sommet.
Bablot a fait le meilleur temps de la journée sur sa voiture du Grand Prix, 26 s. 1/5, 138 kilom. 240 à l'heure. Pneus Michelin, Magnéto Bosch.

LA COURSE DE COTE DE GAILLON



LES LYONNAIS A GAILLON

Dumaine, sur sa voiture Cottin-Desgouttes de 100/120, a monté la côte en 55 s. 2/5, battant le temps de l'an dernier. Cette même voiture a déjà été victorieuse à Limonest, au Val Suzon et dans de nombreuses autres épreuves régionales. En haut, Delaville, qui a grimpé en 40 s. et qui vient de battre, au Ventoux, le record touriste, 21 kilom. 600, en 22 m. 2 s. Pneus Michelin.



BALLOT PREMIER DU CLASSEMENT AU RENDEMENT

La voiture Pierron, à moteur Ballot, a fait le meilleur temps de sa catégorie (101 à 106 m/m), en 41 s. 1/5. Elle a pris la première place dans le classement général au rendement, avec 0,781 comme coefficient. Cette victoire fut certainement le plus beau succès du meeting. Sur le siège du mécano, le célèbre aviateur Delagrange. Pneumatiques Continental.

LE RUGBY VA REPRENDRE

La saison d'été prend fin, déjà les équipes de football se préparent et nous allons bientôt assister à des rencontres internationales. Serons-nous plus heureux que les années précédentes ? Après les Néo-Zélandais et les Springboks, voici venir les Australiens

MALGRÉ la chaleur étourdissante que nous subissons ces temps-ci, les athlètes songent déjà à la nouvelle saison de rugby. Ils délaissent le tennis, le water-polo, et se préparent à reprendre leur entraînement. Ils ne font que s'y préparer, soyez sans crainte. D'ici à ce qu'ils constatent qu'il serait temps de se mettre en forme, leurs adversaires d'Angleterre auront pris la précaution de s'entraîner méthodiquement et sagement. Espérons enfin que la raison l'emportera, et que nos hommes consentiront à rechercher cette homogénéité qui leur manque encore et sans laquelle ils ne peuvent escompter la victoire.

Dans quelques jours, les épreuves des Jeux Olympiques réservées au football rugby vont se disputer. Déjà, les Anglais sont en pleine possession de leurs moyens. Et les Français ? Les Français, ils ne savent même pas quels seront ceux qui disputeront la palme à la coalition étrangère. C'est triste à constater, mais il en est toujours de même dans notre pays : l'attente du dernier moment, tel est le malin plaisir que nous prenons à l'exécution de tous les actes. La Fontaine a prévu nos joueurs de rugby lorsqu'il a écrit *le Lièvre et la Tortue*.

Enfin, nous possédons d'excellents éléments, parmi nos athlètes. Quelques-unes de nos équipes sont presque aussi bonnes que certaines d'Angleterre, qui ne sont pas à dédaigner. Un entraînement plus suivi, des équipiers rompus à jouer ensemble autrement que le jour du match, voilà ce qu'il nous faudrait, et vous seriez aussitôt étonnés des progrès effectués en si peu de temps. Mais vous n'êtes pas sans savoir que le rugby est un sport, et que dans ces cas-là ce n'est pas le sport qui importe le plus. Ce qui intéresse, ce sont les discussions, les palabres entre officiels, pontifes qui veulent tout régler sans s'occuper de la contenance que nous prendrons vis à vis des étrangers. Le manque d'entraînement d'une part, les paperasseries de l'autre, tels sont les deux maux dont souffre le football

Les spectateurs.

On juge, d'après la foule des spectateurs, de l'enthousiasme que provoque en Amérique un match de football. Quand donc les photographies faites en France nous montreront-elles une aussi belle multitude.

La réserve.

Ces joueurs attendent qu'un accident élimine un de leurs camarades pour le remplacer aussitôt.

L'accoutrement d'un joueur.

On ne saurait trop prendre de précautions au football américain pour se garantir des coups.

La discussion du combat.

Le capitaine, avant la partie, donne d'ultimes recommandations à son équipe.

Une prise.

Le football américain est très brutal, et toutes les prises y sont permises.

Une chute.

Plusieurs équipiers enchevêtrés cherchent à reprendre leur équilibre, tandis qu'un autre plus heureux s'enfuit avec le ballon.

Un beau coup de pied.

Ce cliché très curieux, montre un joueur américain avant de marquer un but. Quelques footballers ont une précision remarquable pour lancer, dans les cas les plus difficiles, le ballon entre les lignes adverses.

Position bizarre.

Ce joueur parti à toute vitesse voit le ballon tomber devant lui. Il s'arrête... comme il peut, et s'en empare.

Coup de pied de but.

Le joueur suit du regard le ballon qu'il vient de projeter.

Avant le but

Avant de donner le coup de pied de but, le joueur regarde avec soin et minutie la façon dont son équipier place le ballon.

d'une touche, ou lorsque l'équipe adverse, après trois mêlées successives, n'a pas réussi à avancer de cinq mètres, c'est-à-dire à passer d'une division du terrain à l'autre. Elle se produit aussi quand un joueur s'apprête à saisir le ballon et qu'il reçoit sur lui les dix adversaires accourus à toute vitesse. Il arrive que les deux équipes s'effondrent ainsi au complet sur un homme, qui parfois ne peut se relever. Quant aux prises, elles sont charmantes : un joueur, porteur du ballon, peut être arrêté par tous les moyens, à condition de ne pas être saisi au cou, ni au-dessous des genoux. On le prend de préférence par les cuisses et on le projette en l'air pour le laisser retomber sur la tête.

Ces coutumes nous font presque aimer l'indolence et la paresse de nos joueurs nationaux.

JACQUES MORTANE.

NOS POCHETTES

Devant le succès remporté par nos pochettes de photographies 13×18, nous avons décidé d'en créer pour tous les sports. Elles sont adressées huit jours après la commande accompagnée d'un mandat de 10 francs. *Nous avons en vente :*

1. La pochette du Grand Prix de l'A. C. F. — 2. La pochette du Tour de France. — 3. La pochette des hommes volants. — 4. La pochette des grandes manœuvres.

en France. Et comme de deux maux il faut choisir le moindre, je préfère le manque d'entraînement, conséquence directe et immédiate des paperasseries.

Nous, qui aimons tant imiter les Anglais et les Américains, nous devrions bien prendre exemple sur eux en ce qui concerne le rugby, plutôt que dans la façon de retrousser notre pantalon ou de tenir notre parapluie. Après les Néo-Zélandais et les Springboks qui nous ont initiés aux beautés d'un sport que nous semblions ignorer, voilà une nouvelle équipe qui nous arrive, composée d'Australiens. Elle nous réserve, paraît-il, autant de surprises que celles que nous procurèrent ses illustres devancières. Nous aurons l'occasion de revenir sur cette équipe.

Le jeu américain Les photographies qui illustrent cet article ont été prises en Amérique, et vous montrent à première vue quelle grande différence sépare les deux méthodes. En football, il n'en est pas de même qu'en boxe, alors que, dans ce sport, la méthode américaine n'est qu'une méthode anglaise très perfectionnée, en rugby, les règles ne sont pas les mêmes. Le jeu américain est beaucoup plus brutal. Rien que le cliché représentant la réserve vous en donnera une idée Les hommes qui sont assis sur ce banc et qui manifestent de la voix et du geste leur enthousiasme ou leur déconvenue, ont pour mission de remplacer leurs camarades qui sont obligés de se retirer par suite d'un accident.

Le football américain se joue avec un ballon ovale, comme le rugby, par équipes de onze joueurs, comme l'association. C'est au cours des mêlées que le massacre est le plus à redouter. Elles se produisent à la suite d'une faute,

LE PRIX DU CONSEIL MUNICIPAL

Par RENÉ RIONDET

Le Prix du Conseil Municipal a été remporté avec la plus grande facilité par Biniou que sa dernière perfomance avait fait reléguer au rang des outsiders

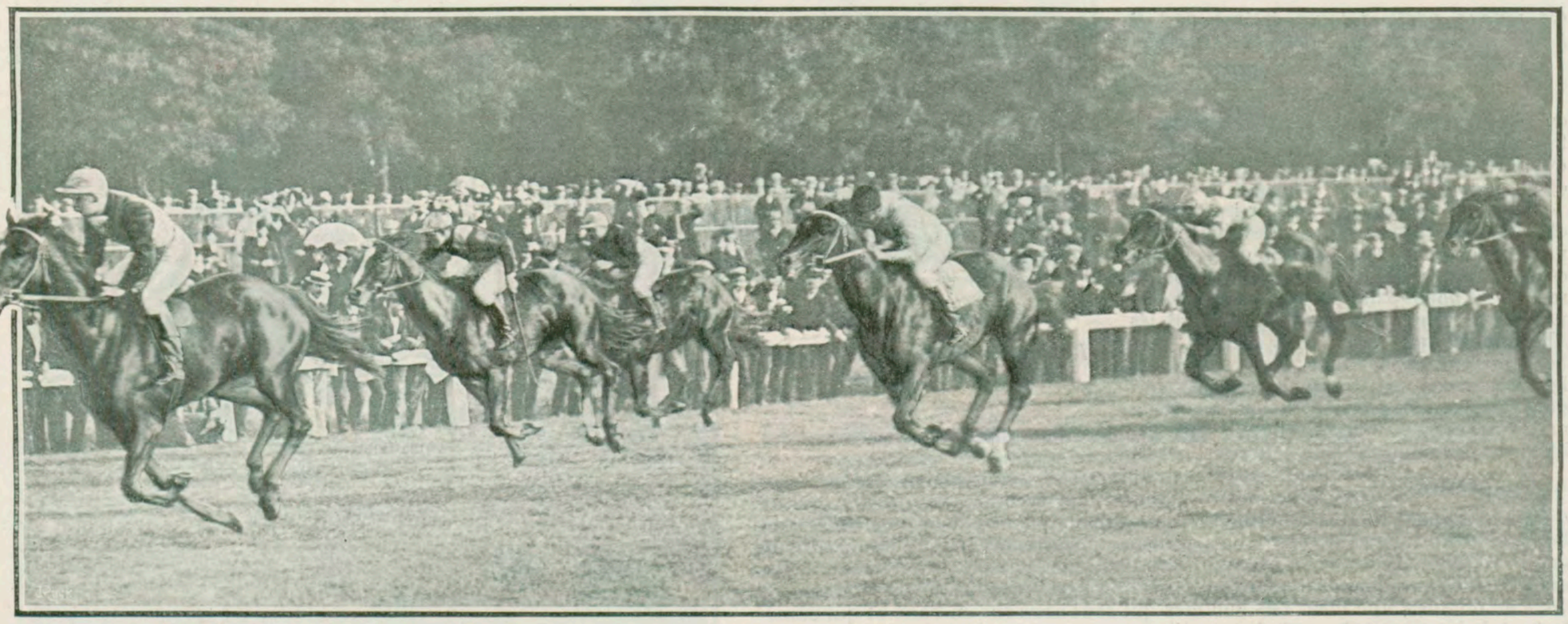
Radium.

Radium par Bend Or et Taia, à M. L. de Rothschild, gagnant du Doncaster Cup, du Dullingham Plate, du Gold Cup d'Ascot, etc., a fini second dans le Prix du Conseil Municipal. (M. Henry.)

Biniou.

Biniou, par Le Pompon et Bric à Brac, à M. Ed. Veil-Picard, a remporté une facile victoire, due à l'habileté de son entraîneur Elijah Cunnington et de son jockey Bellhouse.

Le résultat du Prix du Conseil Municipal ne dépare pas la collection de l'année ; il y occupe même une place honorable. Certes, l'heureux vainqueur, Biniou, possédait de sérieux états de service ; mais il venait d'échouer lamentablement dans la Coupe d'Or, à Maisons-Laffitte, derrière Sea Sick, Grill Room et le cheval belge Tesson. On en avait conclu, sans trop de mauvaise grâce, qu'il avait été écrasé par le poids de 64 kilos qui lui était alloué dans cette épreuve. Or, dans le Prix du Conseil Municipal, il avait à porter le même poids, sur une distance de 400 mètres plus longue ; il avait à rendre vingt-deux livres à Grill Room, qui l'avait laissé loin derrière lui, à Maisons, à dix-huit livres. Bref, sa chance semblait si compromise que son propriétaire a décidé son départ au dernier moment, quand la retraite imprévue de Sea Sick a permis de lui assurer la monte de Bellhouse. Il n'y a pas eu de course, à proprement parler, et derrière Biniou, à part le champion anglais, Radium, pour lequel la distance a été trop courte, aucun cheval n'a donné à ses partisans l'illusion qu'il pourrait gagner. Je dois dire que la tactique employée avec Sauge Pourprée a été exagérément audacieuse ; je ne sais pas comment le jockey a pu interpréter les ordres qui lui ont été donnés ; je crois cependant que c'est une mauvaise inspiration de faire la course en tête avec une bête qui a remporté ses victoires ou fourni ses meilleures performances en venant à la fin. Il est d'ailleurs inutile de discuter plus longuement ; on y perdrait son latin (ceux qui en ont) ; bornons-nous à enregistrer le résultat. RENÉ RIONDET.



Azalée Ripolin Fils du Vent Hertré Percy Lama

Avant l'arrivée du Criterium International. (1.100 mètres, 25.000 francs, Longchamp, 3 octobre.)

Au petit bois, Azalée se détachait et, malgré un bon effort de Hertré, gagnait par deux longeurs. Ripolin était troisième, à une tête. Fils du Vent quatrième, à une longueur devant Percy et Lama.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.